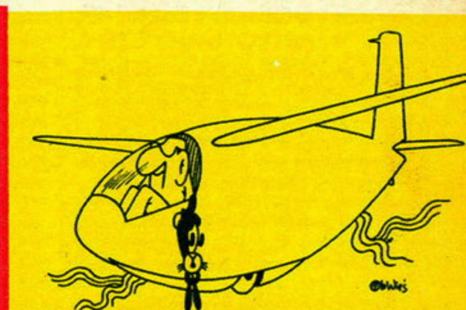
SKRZYDLATA POLSKA

NR 1 (935) • 4.I.1970 • ROK XXVI/XL • CENA 2 ZŁ

W numerze: NAJLEPSI Z DĘBLINA ● IMPRESJE NA TEMATY LOTNICZE ● POLSKI SZYBOWIEC WYCZYNOWY „FOKA-5" ● KSIĘŻYCOWE LABORATORIUM ODBIORCZE ● WSPOMNIENIE JANUSZA MEISSNERA „WIATR W PODESZWACH" ● WKŁADKA ZAWIERAJĄCA MATERIAŁY Z IX KRAJOWEGO ZJAZDU APRL

1970 ✈ 1970 ✈ 1970 ✈ 1970 ✈ 1970

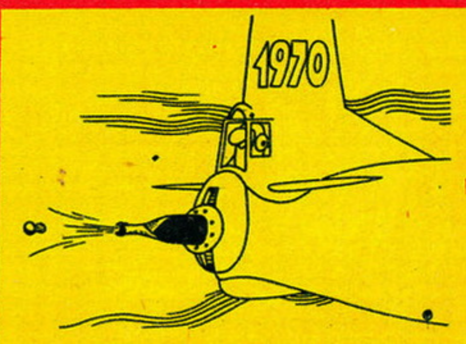




— A gdzie bombki?... — W samolociku!







ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale – FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne – STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny – IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie – 26 zł
Półrocznie – 52 zł
Rocznie – 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" – Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" – Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 10561 K-94

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

ŻYCZENIA NOWOROCZNE

ŻYCZENIA NOWOROCZNE DOWÓDCY WOJSK LOTNICZYCH

Z okazji Nowego Roku 1970 serdeczne życzenia jak najlepszych osiągnięć w pracy nad rozwojem polskich skrzydeł oraz przy umacnianiu obronności naszej ludowej Ojczyzny – składam wszystkim pilotom szybowcowym, samolotowym i balonowym, skoczkom spadochronowym, modelarzom, mechanikom, pracownikom przemysłu lotniczego, lotnictwa gospodarczego, sanitarnego i komunikacyjnego, seniorom lotnictwa oraz działaczom na polu popularyzacji lotnictwa w społeczeństwie, szczególnie wśród młodzieży.

Działaczom i członkom Aeroklubu PRL życzę pełnej realizacji uchwały IX Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL.

Wszystkim entuzjastom lotnictwa i jego sympatykom – życzę wiele sukcesów oraz szczęścia i pomyślności w życiu osobistym.

Dowódca Wojsk Lotniczych
gen. dyw. pil. JAN RACZKOWSKI

ŻYCZENIA NOWOROCZNE PREZESA AEROKLUBU PRL

Serdeczne życzenia owocnych wyników w pracy zawodowej, szczęścia i pomyślności w życiu osobistym w Nowym Roku 1970 składam, w imieniu Zarządu Głównego, wszystkim działaczom, członkom i pracownikom Aeroklubu PRL.

PREZES ZARZĄDU GŁÓWNEGO
AEROKLUBU PRL
GEN. BRYG. NAWIG. WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO

ŻYCZENIA NOWOROCZNE DYREKTORA CZLC

Z okazji Nowego 1970 Roku składam serdeczne życzenia wszystkim polskim lotnikom, działaczom i pracownikom lotnictwa.

Życzę dalszych wspaniałych osiągnięć w umacnianiu obronności naszej Ojczyzny lotnikom wojskowym;

– działaczom lotnictwa sportowego pomyślnej realizacji uchwał IX Krajowego Zjazdu Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej,

– seniorom naszego lotnictwa długich lat życia w pełnym zdrowiu,

– pilotom szybowcowym, samolotowym, skoczkom spadochronowym oraz całej kadrze pracowników Aeroklubu PRL wielkich sukcesów w szkoleniu i nowych wyczynów sportowych,

– modelarzom i członkom kół lotniczych sukcesów w nauce, ciekawych konstrukcji i twórczego rozwijania idei lotnictwa wśród naszej młodzieży,

– pilotom i pracownikom naziemnym lotnictwa gospodarczego i sanitarnego chlubnego wypełniania trudnych i odpowiedzialnych obowiązków.

Życzę dalszych wspaniałych osiągnięć pracownikom Polskich Linii Lotniczych LOT i Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych.

Przekazuję jednocześnie w imieniu całego lotnictwa cywilnego serdeczne życzenia Czytelnikom „Skrzydlatej Polski".

DYREKTOR
CENTRALNEGO ZARZĄDU LOTNICTWA CYWILNEGO
MGR MIECZYSŁAW KOWIESKI



Każdorazowo z nadejściem Nowego Roku budzą się w nas szczególne uczucia. Jak najbardziej osobiste wprawdzie, ale nie oderwane przecież od tego co nas otacza: najbliższej rodziny, środowiska w którym żyjemy, uczymy się i pracujemy; społeczności lotniczej, w której twórczo działamy i pracujemy nad ciągłym rozwojem polskich skrzydeł. Zawsze więc pod koniec minionego, odchodzącego już roku próbujemy spojrzeć, chociaż pokrótce, na przeszłość, czyli ten rok stary, zbilansować go w jakiś sposób i spojrzeć w nowy – w najbliższą przyszłość.

Pewnie, że jeden rok w życiu kraju – to niewiele. W życiu jednak poszczególnego człowieka ma znaczenie ważne, czasem – uwzględniając dość zmienne koleje losu ludzkiego – może nieraz przełomowe dla dalszego życia. Myślę jednak, że miniony rok był szczególny, chociażby z tego względu, iż z racji srebrnych godów naszej ludowej Ojczyzny sumowaliśmy nie tylko dorobek jednego roku, ale całego naszego ćwierćwiecza. Więc powodów do radości i dumy nam nie zabrakło, przy wszystkich jeszcze ciągle troskach i kłopotach dnia codziennego. Ale tak to już w życiu bywa.

Dla naszego lotnictwa był to również okres, którym się słusznie szczycimy. Wyraz temu dali mocno delegaci aeroklubów zebrani na grudniowym IX Krajowym Zjeździe Aeroklubu PRL. W liście wystosowanym w toku obrad do I Sekretarza KC PZPR – Władysława Gomułki stwierdzają oni m. in.: „W okresie pięćdziesięciu lat istnienia lotnictwa sportowego największe sukcesy uzyskaliśmy w Polsce Ludowej, dzięki pomocy partii i władzy ludowej. W tym okresie zdobyliśmy także wysoką pozycję w sporcie lotniczym na arenie międzynarodowej". Sądzę, że stwierdzenie to można odnieść do wszystkich rodzajów lotnictwa polskiego.

Stoimy więc na progu Nowego 1970 Roku. Nie bez trosk zapewne o dalszy rozwój polskich skrzydeł. Wynikają one jednak z trudności wzrostu. Nauka i technika, a technika lotnicza w szczególności, czyni z każdym rokiem szalone postępy. Trzeba więc nam szybko maszerować naprzód, nieustannie dorównywać do czołówki. Zadanie ambitne, i przysparzające różnych trudności. Rzecz więc w tym, aby coraz efektywniej gospodarować i liczyć rozsądnie każde wydatkowane złotówki. Nasza baza naukowo-techniczna winna zaspokajać coraz lepiej potrzeby przemysłu i gospodarki. A to łączy się z kadrami wysoko kwalifikowanych specjalistów. Od nich zależy ogromnie dużo. Nas, w lotnictwie, nie trzeba o tym przekonywać. Stąd też i dla nas, między innymi, zadania w nowym roku.

Wchodzimy w ten Nowy 1970 Rok z optymizmem. I dla siebie, i dla polskich skrzydeł.

Jak każe tradycja, chce się temu naszemu umiłowanemu lotnictwu złożyć wiele serdecznych życzeń – dalszego pomyślnego rozwoju. Chciałbym w szczególności, a sądzę, że będę w tym względzie w jakiejś mierze wyrazicielem naszej całej społeczności lotniczej, złożyć życzenia specjalne:

LOTNIKOM WOJSKOWYM – wielu znakomitych sukcesów w wyszkoleniu bojowym i politycznym oraz dużo radości na co dzień po trudach odpowiedzialnej służby;

AEROKLUBOWI PRL – ogromnie dużo nowych sympatyków i członków, szczególnie spośród młodzieży, która by z uczuciowym zaangażowaniem przysparzała Polsce coraz to nowych laurów światowych w sporcie lotniczym, na sprzęcie – wierzę w to – z którego czasowymi kłopotami stowarzyszenie upora się pomyślnie;

SZYBOWNIKOM, SPADOCHRONIARZOM I AKROBATOM SAMOLOTOWYM – sukcesów na tegorocznych mistrzostwach świata w USA, Jugosławii i W. Brytanii;

SENIOROM NASZEGO LOTNICTWA – dużo zdrowia, wszelkiej pomyślności i owocnej działalności wśród młodzieży;

PLL LOT – dalszych kilku setek kilometrów nowych linii lotniczych w kraju i za granicą, nowych odrzutowców i lotów międzykontynentalnych;

WSZYSTKIM (tu nie wymienionym) lotnikom, pracownikom lotnictwa i działaczom – sukcesów w pracy społecznej i zawodowej oraz pomyślności w życiu osobistym.

Wypadałoby i „SKRZYDLATEJ"! No, bo ten rok 1970 jest dla niej niejako jubileuszowy. W maju minie jej 25 lat w Polsce Ludowej, a w lipcu – w ogóle 40 lat w służbie polskich skrzydeł. Gdzieś tam na początku września br. wypadnie chyba 1 000-ny numer. Ho! ho! Niech więc jej się wiedzie jak najlepiej. Więcej papieru i nakładu.

Wam, Drodzy Czytelnicy, z Nowym Rokiem – wiele szczęścia i radości! Sukcesów i sukcesów – jak najwięcej! Znakomitych wyników w nauce i pracy!

Do Siego Roku

Ikarus

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **W RAMACH** przeglądu filmów angielskich odbyła się 9 grudnia ubr. w warszawskim kinie „Skarpa" polska premiera głośnego filmu „Bitwa o Anglię", reżyserii **G. Hamiltona.**

☆

● **NOWY,** reprezentacyjny lokal biura LOT-u i „Orbisu", otwarto 15 grudnia ubr. w Pradze Czeskiej. Mieści się on w centrum miasta przy ulicy Paryskiej i jest jednym z najpiękniejszych biur tego typu w Pradze. Praska placówka LOT-u jest 27 biurem PLL LOT poza granicami kraju.

☆

● **WYDAWNICTWO** Poznańskie zamierza wydać w tym roku popularną książkę **Arkadego Fiedlera** pt. „Dywizjon 303", w bardzo dużym nakładzie 200 tysięcy egzemplarzy.

☆

● **WALNE** Zgromadzenie Sprawozdawcze członków Aeroklubu Warszawskiego, które odbyło się 13 grudnia 1969 r. podsumowało pracę tego aeroklubu za okres ostatniego roku. W obradach wziął udział prezes ZG APRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło.** Referat sprawozdawczy wygłosił prezes AW płk **Tadeusz Zieliński.** W czasie obrad licznym działaczom społecznym i pracownikom AW wręczono odznaczenia państwowe oraz wyróżnienia aeroklubowe. Zwycięzca Całorocznych Zawodów Szybowcowych AW, **Franciszek Szachewicz,** otrzymał puchar im. Sławomira Makaruka.

☆

● **W KLUBIE** Oficerskim przy Alei Żwirki i Wigury w Warszawie odbyło się 20 grudnia ubr. tradycyjne spotkanie przy choince członków Klubu Seniorów Lotnictwa APRL. Tego samego dnia w południe delegacja KSL złożyła wieniec pod Pomnikiem Lotnika. W czasie spotkania 6 członków KSL otrzymało odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego", a 17 plakietki jubileuszowe z okazji 50-lecia działalności w lotnictwie.

☆

● **BESKIDZKA** Grupa Górskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego przygotowała, w porozumieniu z zespołem lotnictwa sanitarnego w Katowicach, 12 lądowisk dla śmigłowców, które w razie potrzeby będą użyte w tegorocznym sezonie zimowym w akcjach ratunkowych.

☆

● **WYTWÓRNIA** Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu wysłała w ubr. 5 samolotów An-2 w wersji rolniczej do Jugosławii, która zakupiła tego typu maszyny dla potrzeb lotnictwa gospodarczego.

☆

● **WYSTAWĘ** obrazującą 40-letni dorobek Polskich Linii Lotniczych LOT przeniesiono w pierwszych dniach grudnia 1969 r. z Pałacu Kultury i Nauki do Stołecznego Domu Kultury przy ul. Elektoralnej 12. Podczas 3-tygodniowej ekspozycji w PKiN wystawę zwiedziło ponad 26 tysięcy osób. Również dużym zainteresowaniem cieszyła się wystawa w nowym miejscu ekspozycji, zwiedzało ją bowiem codziennie 600—800 osób. Wystawa czynna była do końca grudnia ubr.

☆

● **PREZES** Aeroklubu Krakowskiego, mgr **Roman Jawprowski** otrzymał Honorową Odznakę Ruchu Przyjaciół Harcerstwa.

☆

● **ZARZĄD** Polityczny Wojsk Obrony Powietrznej Kraju wydał w końcu ubr. pracę **Zenona Łobacza** pt. „Z dziejów 11 pułku lotnictwa myśliwskiego". Jest to próba monografii pułku, który w roku ubiegłym obchodził 25 rocznicę swego powstania.

☆

● **W KATEDRZE** Osprzętu i Automatyki Lotniczej Politechniki Warszawskiej, pod kierunkiem prof. **Kazimierza Głębickiego,** odbyło się 12 grudnia ubr. seminarium znanego pilota **Wojciecha Mozdyniewicza** pt. „Wprowadzenie do zagadnień szybowcowej taktyki przelotowej". W szerokiej dyskusji wzięli udział liczni specjaliści w zakresie osprzętu oraz czołowi szybownicy.

☆

● **I OGÓLNOPOLSKA** Wystawa Makiet Lotniczych w Opolu, zorganizowana przez miejscowy aeroklub, cieszyła się dużym powodzeniem. Zwiedziło ją ponad 12 tysięcy osób. W konkursie zorganizowanym z okazji wystawy modelarze opolscy odnieśli duży sukces, zajmując pierwsze miejsce w nieoficjalnej punktacji zespołowej. W kategorii modeli redukcyjnych latających zwyciężył **Jerzy Ostrowski** z Częstochowy. W kategorii modeli plastykowych I miejsce zajął **Włodzimierz Poleszczuk** z Opola, 2 i 3 miejsce przypadło jego koledze klubowemu **Witoldowi Lisowi,** który otrzymał nagrodę Dowództwa Wojsk Lotniczych za ekspozycję modeli samolotów bojowych.

☆

● **NOWY** zeszyt (nr 39/1969) „Prac Instytutu Lotnictwa" przynosi prace następujących autorów: mgra inż. **Stefana Bramskiego** i dra inż. **Janusza Morawskiego,** mgra inż. **Janusza Seroki,** mgra inż. **Wojciecha Kani,** dra inż. **Jerzego Rolińskiego** oraz **Ludwika Żerka.** Cena zeszytu 33 zł.

☆

● **SZYBOWNICY** Aeroklubu Grudziądzkiego mieli w ubr. bogaty sezon. Wykonali m. in. 5 przelotów ponad 50 km, 13 po 300 km i 3 po 500 km. Zdobyli ogółem 12 diamentów oraz pierwszą w historii AG złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami. Po trasach zamkniętych piloci przelecieli ponad 20 tysięcy km.

☆

● **JEDEN** z czołowych polskich pilotów w akrobacji samolotowej, instr. pil. **Stanisław Ackerman,** opuścił Inowrocław i przeniósł się do Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu.

☆

● **ZMARLI** w Warszawie: 25 listopada 1969 r. — **Wacław Ulass,** pionier szybownictwa polskiego, zasłużony działacz lotnictwa sportowego, członek Klubu Seniorów Lotnictwa APRL.

☆

4 grudnia 1969 r. — **Bronisław Sikora,** przeżył 22 lata, pracownik Katedry Budowy Lotnisk Politechniki Warszawskiej.

☆

6 grudnia 1969 r. — **Hieronim Gonstoł,** inżynier, przeżył 61 lat, b. kierownik Działu Normalizacji Instytutu Lotnictwa.

ODZNACZENIA W AEROKLUBACH REGIONALNYCH

Z okazji 25-lecia PRL i 50-lecia lotnictwa sportowego w Polsce, wyróżniający się działacze i kadra aeroklubów regionalnych udekorowani zostali odznaczeniami państwowymi, nadanymi im przez Radę Państwa za zasługi w pracy zawodowej i społecznej. Wręczenie odznaczeń miało charakter uroczysty i odbywało się w roku ubiegłym w prezydiach miejscowych Rad Narodowych lub na walnych zebraniach. Poniżej zamieszczamy wykaz odznaczonych w tych aeroklubach i ośrodkach APRL, które nas o tym powiadomiły.

AEROKLUB BIAŁOSTOCKI

Złoty Krzyż Zasługi otrzymał Józef PAWLUS.

Srebrny Krzyż Zasługi otrzymał Henryk ZAMAN.

Brązowe Krzyże Zasługi otrzymali: Rajmund DAKOWICZ i Irena TYLMAN.

AEROKLUB GRUDZIĄDZKI

Złote Krzyże Zasługi otrzymali: Tadeusz RUCIŃSKI, Walenty HART i Bernard KOPICKI.

Srebrne Krzyże Zasługi otrzymali: J. MICHALSKI i J. SZCZUTKOWSKI;

Brązowe Krzyże Zasługi otrzymali: J. MARTYNIEC i J. KRZESZOWSKI.

AEROKLUB KRAKOWSKI

Złoty Krzyż Zasługi otrzymał Adam CZEPIRSKI;

Srebrne Krzyże Zasługi otrzymali: Krystyna SZYMAŃSKA, M. ZIARKO, B. DAWICKI, R. WŁOSIŃSKI i J. TARKOWSKI.

AEROKLUB KUJAWSKI w Inowrocławiu

Złote Krzyże Zasługi otrzymali: Zdzisław PRZYJEMSKI i Mieczysław GĄSIOROWSKI;

Srebrne Krzyże Zasługi otrzymali: Edmund WOJCIECHOWSKI, Zdzisław ZAWADZKI, Stanisław ACKERMAN, Remigiusz JANKOWSKI i Jan WALCZAK;

Brązowe Krzyże Zasługi otrzymali: Stanisław RESZKE i Zygmunt WOJCIECHOWSKI.

AEROKLUB ŁÓDZKI

Srebrne Krzyże Zasługi otrzymali: Stanisław MUCHA, Józef PIECZEWSKI, Seweryn PRZYBYLSKI, Maria MUCHA, Mieczysław NIEDŹWIEDZKI i Witold KALITA;

Brązowe Krzyże Zasługi otrzymali: Eugeniusz OLESIENKIEWICZ, Juliusz KĘDZIELEWSKI, Stanisław KONOPKA, Ryszard KUBASIEWICZ i Zbyszko KRUK.

AEROKLUB OSTROWSKI

Złote Krzyże Zasługi otrzymali: Zbigniew KWAŚNIEWSKI, Czesław CNOTLIWY i Jerzy KUBACZEWSKI;

Srebrne Krzyże Zasługi otrzymali: Tadeusz SZYMCZAK, Stanisław SÓJKA i Marian FILIPIAK;

Brązowy Krzyż Zasługi otrzymał Henryk MUSZCZYŃSKI.

AEROKLUB POMORSKI w Toruniu

Złoty Krzyż Zasługi otrzymał Kazimierz SKOWRONEK;

Srebrne Krzyże Zasługi otrzymali: Tadeusz WITKOWSKI, Michał SZMYT i Przemysław PIĄTKOWSKI;

Brązowe Krzyże Zasługi otrzymali: Zbigniew KUDZEWICZ, Franciszek MOSKAL i Henryk MELLER.

AEROKLUB WARSZAWSKI

Srebrne Krzyże Zasługi otrzymali: Eugenia SKARŻYŃSKA, Wiktor SZYDŁOWSKI, Roman NERLING i Ryszard LEWANDOWSKI;

Brązowe Krzyże Zasługi otrzymali: Andrzej KMIOTEK, Antoni HENCLEWSKI, Jerzy ŁĄCKI, Janusz PASIERSKI, Marian KRAWCZYK, Józef SATKOWSKI, Zacheusz ŁASAK, Władysław SYSAK, Romuald WOSZCZEROWICZ i Władysław DUDKOWSKI.

CENTRUM SZYBOWCOWE w Lesznie Wlkp.

Złote Krzyże Zasługi otrzymali: Janusz KOLANOWSKI i Stanisław CIEŚLIK;

Srebrne Krzyże Zasługi otrzymali: Michał ADAMCZYK, Grzegorz WAŚKOWIAK i Jan WRÓBLEWSKI;

Brązowe Krzyże Zasługi otrzymali: Franciszek OLEJNICZAK, Józef BONIAK, Albin PLEWA, Kazimierz MIKOŁAJCZYK, Mieczysław WILCZAK, Ludwik KURASIAK i Józef MERECZ.

BIURO KONSTRUKCYJNE APRL w Krakowie

Srebrne Krzyże Zasługi otrzymali: Jan CZERWIŃSKI, Jerzy HALUCH, Tadeusz HANUSZ, Henryk KOLLAT i Czesław LORENC.

REZOLUCJA KOMITETU PRAWNEGO ONZ w sprawie porywania samolotów cywilnych

KOMITET Prawny sesji ONZ, po kilkutygodniowej debacie i rozpatrzeniu szeregu raportów, dotyczących problemu uprowadzania samolotów cywilnej komunikacji lotniczej, uchwalił rezolucję wzywającą państwa do podjęcia skutecznych kroków prawnych mających na celu zwalczanie tego zjawiska.

W rezolucji wzywa się kraje, by ścigały i karały porywaczy samolotów oraz by współpracowały w tej dziedzinie z organizacjami międzynarodowymi, w szczególności z Organizacją Lotnictwa Cywilnego.

Uchwalona rezolucja nie jest jednak w pełni zadowalającym środkiem, który mógłby zapoczątkować skuteczną międzynarodową walkę z procederem porywania samolotów. Na fakt ten wskazał delegat Polski w Komitecie Prawnym, prof. A. Klafkowski. Konieczne jest podjęcie ważnych postanowień w sprawie ekstradycji porywaczy i decyzje te powinny być uchwalone na forum ONZ.

Postulat Polski spotkał się z dużym zainteresowaniem i jak się przewiduje, sprawa zostanie wniesiona ponownie na forum ONZ na następnej sesji Zgromadzenia Ogólnego.

WARSZAWSKI KLUB SENIORÓW LOTNICTWA

zawiadamia swych członków, że w lokalu Biura ZG Aeroklubu PRL, Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55, odbędą się w pierwszym kwartale br. następujące odczyty:

6 stycznia 1970, godz. 18.00:
inż. Szumilewicz — **„Samoloty dalekiego zasięgu"** (film i przezrocza);

20 stycznia 1970, godz. 18.00:
inż. Edward Kowalik — **„Lotniska w Ameryce";**

3 lutego 1970, godz. 18.00:
inż. Andrzej Glass — **„PLL LOT 1939 r.";**

17 lutego 1970, godz. 18.00:
inż. Andrzej Glass — **„Przeloty samolotów w 1939 r.";**

3 marca 1970, godz. 18.00:
inż. Andrzej Glass — **„Wkład lotnictwa polskiego w II wojnę światową".**

Zarząd Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa serdecznie zaprasza swych członków na powyższe odczyty.

PRZEPRASZAMY

W nr. 37 „Skrzydlatej Polski" z 14.IX.1969 r. wskutek przeoczenia nie podaliśmy nazwiska Autora zdjęć — red. Zygmunta GRABOWIECKIEGO — stanowiących ilustrację artykułu pt. „Jubileuszowe imprezy Aeroklubu Gdańskiego". Autora zdjęć i naszych Czytelników przepraszamy za to niedopatrzenie. (red.)

Grudniowy numer „Techniki Lotniczej i Astronautycznej"

W numerze 12/69 miesięcznika Sekcji Lotniczej SIMP przeczytacie m. in.:

O badaniach planety Mars można dowiedzieć się z artykułu **„Badania Marsa za pomocą sond kosmicznych".**

W artykule **„Podział pracy załogi samolotu w czasie podchodzenia do lądowania w złych warunkach meteorologicznych"** omówiono podział pracy załogi przy określonych minimach meteorologicznych lądowania, stosowany przez BEA oraz „Air France".

W artykule **„Wyniki badań nauszników przeciwhałasowych dla pilotów samolotów pasażerskich"** omówiono zasady działania nauszników przeciwhałasowych i opisano ich rodzaje, m. in. nauszników polskiej konstrukcji.

Ciekawą pozycją w tym zeszycie jest także artykuł pt. **„Niektóre zagadnienia turbinowych zespołów pompowych silników rakietowych".**

Zachęcamy do lektury grudniowego numeru „Techniki Lotniczej i Astronautycznej".

6 MILIONÓW PASAŻERÓW PLL LOT

SZEŚĆ milionów pasażerów przewiozły po wojnie Polskie Linie Lotnicze LOT. Uroczystość powitania sześciomilionowego pasażera odbyła się 17 grudnia 1969 r. na warszawskim lotnisku Okęcie. Jubileuszowy pasażer przyleciał do Warszawy z Mediolanu na pokładzie Iła-18, pilotowanego przez kpt. W. Pełkę. Był nim obywatel włoski, **ROBERTO CAPELLI,** przedstawiciel naszych Central Handlu Zagranicznego „Minex" oraz „Confexim". Pasażerem LOT-u nr 5 999 999 okazał się również Włoch, **dr Mario Lena,** włoski przedstawiciel polskiej Centrali Handlu Zagranicznego „Ciech". Osobą, która rozpoczęła siódmy milion pasażerów LOT-u, jest również handlowiec, mgr **Andrzej Witkowski** z Łodzi. Jest on pracownikiem Centrali Tekstylno-Bawełnianej „Cetebe". Wszyscy trzej wielokrotnie korzystali z usług przewozowych PLL LOT. Jednomyślnie chwalą komfort lotu i miłą obsługę.

Sześciomilionowego pasażera powitał zastępca dyrektora PLL LOT, K. Wierzbicki. R. Capelli, M. Lena i A. Witkowski otrzymali kwiaty i upominki.

Na zdjęciu niżej: Roberto Capelli i stewardessa PLL LOT Anna Sokołowska.

Zdjęcie: M. Kobrzyński



NAJLEPSI Z DĘBLINA

W ostatnim numerze „Skrzydlatej" z ub. r. zrelacjonowaliśmy przebieg uroczystości promocyjnych w dęblińskiej „Szkole Orląt" – Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Jana Krasickiego. Obecnie – przedstawiamy sylwetki przodujących wychowanków tej sławnej uczelni, najlepszych spośród nowo mianowanych ostatnio podporuczników i chorążych ludowego lotnictwa polskiego.

Ppor. FRANCISZEK KLIMCZUK

JEST pochodzenia chłopskiego Zainteresowanie lotnictwem wykazuje – jak sam mówi – od najmłodszych lat. Już jako młody chłopiec sam buduje i puszcza latawce. W szkole podstawowej uczy się bardzo dobrze i niezależnie od zajęć szkolnych rozczytuje się w książkach o tematyce lotniczej. Najbardziej pociąga go literatura piękna z tej dziedziny.

Jako uczeń 9 klasy liceum ogólnokształcącego w Słupsku, w wyniku intensywnych starań, zostaje członkiem sekcji szybowcowej miejscowego aeroklubu. W tymże Aeroklubie Słupskim kończy szkolenie szybowcowe i otrzymuje trzecią klasę pilota szybowcowego.

Ukończywszy liceum i uzyskawszy świadectwo dojrzałości, zaczyna realizować wytknięty od wczesnej młodości cel: pomyślnie odbywa badania lotniczo-lekarskie i z wyróżnieniem zdaje egzamin wstępny do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie.

W trakcie całego okresu nauki — przoduje. Zgodnie z opinią przełożonych i kolegów, jest wzorem koleżeństwa, uczynności i pracowitości. Pracując sam, pomaga swym towarzyszom i zachęca ich do zdobywania maksimum wiedzy. Wybitnie wyróżnia się w działalności społecznej, zyskując sobie zaszczytne miano wzorowego towarzysza partyjnego. Oprócz intensywnego zaangażowania się nauką — znaduje również czas na liczne spotkania z młodzieżą, wśród której popularyzuje i umacnia ideę obronności Ojczyzny i piękno sportu lotniczego.

Na egzaminie końcowym otrzymuje ogólna ocenę bardzo dobrą i uzyskuje pierwszą lokatę wśród wszystkich podchorążych. Zapytany o swe dalsze zamiary, odpowiada:

— Bardzo jestem szczęśliwy i dumny z tego, co dotychczas osiągnąłem. Traktuje to jednak jako pierwszy dopiero etap mojej lotniczej drogi. Chcę ukończyć wyższe studia, zdobyć pierwszą klasę pilota wojskowego, a w przyszłości zostać pilotem doświadczalnym.


Ppor. Franciszek Klimczuk


Ppor. Jerzy Kowalski


Ppor. Jan Tarczoń


Mł. chor. Tadeusz Uchwat

Ppor. JERZY KOWALSKI

WYWODZI się z rodziny robotniczej. Lotnictwem zainteresował się w 10 klasie szkoły średniej. Będąc uczniem liceum ogólnokształcącego w Chełmnie nad Wisłą, został członkiem Aeroklubu Grudziądzkiego, w którym ukończył szkolenie szybowcowe i uzyskał trzecią klasę pilota szybowcowego.

Zdawszy maturę, zdecydował się kandydować do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Przeszedłszy z pozytywnym wynikiem badania lotniczo-lekarskie, zdał egzamin na tę uczelnię i w styczniu 1967 roku rozpoczął studia.

Od pierwszych dni pobytu w dęblińskiej szkole wyróżniał się konsekwentnym, upartym opanowywaniem materiałów wchodzących w zakres programu nauki. Każda trudność, jaką napotykał, mobilizowała go do jeszcze większego wysiłku. Jego praca dała piękny plon podczas końcowych egzaminów: zdał na ogólną ocenę bardzo dobrą i uzyskał drugą lokatę.

Jego przełożeni oceniają go wysoko: „Aktywny członek partii, głęboko zaangażowany ideowo, bardzo dobry kolega, dbający o wyniki pracy nie tylko swojej ale i innych. Zawsze chętny do pomocy, niezwykle uczynny."

— Jestem zadowolony ze swych osiągnięć — mówi ppor. Kowalski. — To nie jest frazes, ale dobrze rozumiem, co zawdzięczam ludowemu państwu. Nie poprzestanę na tym, co uzyskałem. Moim marzeniem jest zdobycie pierwszej klasy pilota wojskowego w lotnictwie morskim i odbycie wyższych studiów. Myślę, że potrafię te marzenia urzeczywistnić.

Ppor. JAN TARCZOŃ

JEST synem robotnika. Lotnictwo pociąga go silnie od małego. Ukończywszy szkołę podstawową zostaje jednak uczniem technikum skórzanego — niezupełnie jeszcze wierzy, że może kiedyś zostać lotnikiem. Uczy się pilnie, a zarazem czuje, iż lotnictwo jest tą dziedziną, która interesuje go najbardziej. Zaczyna myśleć o tym, aby zapisać się do aeroklubu.

Serdecznie przyjęty, wstępuje do sekcji szybowcowej Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu. Czas wolny od nauki w technikum poświęca na zapoznanie się z historią lotnictwa, teorią lotu i innymi naukami z lotniczej dziedziny.

Zdaje egzaminy teoretyczne i rozpoczyna w klubie naukę latania. W roku 1965 jest już pilotem szybowcowym III klasy. Wraz z pilotem Stanisławem Józefczakiem, na dwumiejscowym szybowcu „Bocian", bierze udział w locie na fali, którego wynikiem jest ustanowienie nowego rekordu Polski w przewyższeniu i wysokości bezwzględnej.

W roku 1966 zdaje maturę i zdobywa zarazem II klasę pilota szybowcowego. Teraz już zdecydowanie przystępuje do egzaminów na studia w dęblińskiej „Szkole Orląt". Mimo niemałych trudności, spowodowanych szybkim tempem nauki i dużą ilością przedmiotów, wszystkie egzaminy na pierwszym roku i latach następnych zalicza na ocenę co najmniej dobrze. Jest w ścisłej czołówce przodujących podchorążych, cieszy się opinią dobrego kolegi i aktywnego członka partii. Uzyskuje dobre wyniki w praktycznym wykonywaniu lotów. Tak dobiega końca trzyletni okres studiów w wojskowej uczelni.

Egzamin końcowy z praktycznego wykonywania lotów zdaje na piątkę, zaś z egzaminów teoretycznych uzyskuje oceny dobre i bardzo dobre. To wszystko umożliwia mu ukończenie szkoły z trzecią lokatą i tytułem pilota wojskowego III klasy.

Co myśli o przyszłości?

— Marzenia lat młodzieńczych spełniły się – mówi. – Teraz zamierzam uzyskać pierwszą klasę pilota wojskowego i odbyć studia w dziedzinie pedagogiki. Rozpoczynam obecnie przygotowanie z zakresu programu instruktorskiego – będę kiedyś instruktorem lotniczym i dlatego wyższe studia pedagogiczne będą mi bardzo potrzebne.

Mł. chor. TADEUSZ UCHWAT

POCHODZI z rodziny małorolnego chłopa, z województwa krakowskiego.

W roku 1967 ukończył wydział elektryczny technikum przemysłowo-pedagogicznego w Krośnie. Przed powołaniem do służby wojskowej pracował w fabryce silników elektrycznych „Tamel" w Tarnowie. Do partii przyjęty został w roku 1966.

W okresie poprzedzającym służbę wojskową był w Podoficerskiej Szkole Łączności. W wojsku — wyróżnił się wzorowym wykonywaniem obowiązków i aktywną pracą w organizacji partyjnej swej jednostki.

W Szkole Chorążych zyskał sobie uznanie przełożonych jako przodujący kadet. W dowód wyróżnienia za swą postawę został wybrany członkiem komitetu podstawowej organizacji partyjnej szkoły. Za aktywną pracę podczas wyborów do Sejmu i rad narodowych — otrzymał dyplom uznania, przyznany przez ministra Obrony Narodowej.

Młodszy chorąży Uchwat przez cały czas nauki w Szkole Chorążych otrzymywał oceny bardzo dobre. Na egzaminach końcowych dostał ogólną ocenę „bardzo dobrze", zajmując tym samym pierwszą lokatę i zdobywając specjalność pilota śmigłowców.

PODOBNIE jak inne wielkie i wspaniałe wydarzenia, pierwsze wyprawy załogowe na Księżyc dostarczyły ludzkości bogatych wrażeń, stały się okazją do odmiennego niż dotychczas spojrzenia na problemy współczesnego świata, a także postawiły człowieka w sytuacji, która do niedawna pasowała jedynie do powieści fantastyczno-naukowej. Powstało mianowicie pytanie, czy rzeczywiście można wykluczyć istnienie na Srebrnym Globie jakiejkolwiek formy życia, a jeśli nie, to jak zapobiec przedostaniu się tych mikroorganizmów do środowiska ziemskiego. Co zrobić, aby tryumfalny powrót z Księżyca nie oznaczał dla ziemian zagłady ze strony nieznanych drobnoustrojów. O ile przeciętny człowiek rozpatruje powyższe pytania raczej od strony emocjonalnej, o tyle naukowcy pracujący nad programem „Apollo" musieli rozważyć na chłodno wszystkie możliwości i zawczasu znaleźć odpowiednie zabezpieczenie. Wprawdzie eksperymenty w laboratoriach naziemnych i zdrowy rozsądek wskazywały, że w warunkach, jakie panują na powierzchni Srebrnego Globu, możliwe jest jedynie istnienie niektórych form przetrwalnikowych, zaś o rozwoju nawet najprostszych organizmów nie może być mowy, lecz cena pomyłki mogła okazać się zbyt wysoka. Poza tym w miarę opanowywania przez człowieka kolejnych planet powyższy problem będzie nadal aktualny i trzeba go zawczasu rozwiązać. NASA uznała, że dostatecznym sprawdzianem, czy selenonauci nie zostali skażeni (i ewentualnym zabezpieczeniem otoczenia) jest odizolowanie ich na okres kilku tygodni i przeprowadzenie w tym czasie badań kontrolnych.

PIERWSZE KROKI NA ZIEMI

JERZY WIERZBOWSKI



Załoga statku „Apollo", po zakończeniu wyprawy księżycowej, opuszcza śmigłowiec i przechodzi po pokładzie lotniskowca do przenośnego pomieszczenia izolacyjnego, które zostanie przetransportowane do Księżycowego Laboratorium Odbiorczego.

JAKO miejsce kwarantanny kosmonautów, kabiny statku kosmicznego i próbek gleby księżycowej służy zbudowane nieopodal Houston w Teksasie — Księżycowe Laboratorium Odbiorcze. Składa się ono z czterech funkcjonalnych części: Sekcji Odbioru Astronautów, Laboratorium Gleby Księżycowej, Laboratorium Radiacyjnego oraz Sekcji Gospodarczo-Administracyjnej. Wszyscy ludzie i materiały przybywające do Laboratorium, lub opuszczające je, przechodzą przez system śluz powietrznych, gdzie następuje sterylizacja promieniami ultrafioletowymi. Niezależne od otoczenia zasilanie energią elektryczną i system klimatyzacyjno-filtracyjny (utrzymujący w Laboratorium podciśnienie) ma zapobiegać wydostaniu się na zewnątrz jakichkolwiek źródeł skażenia. Lunonauci mieszkający w Sekcji Odbioru są całkowicie izolowani od świata zewnętrznego — oddychają stale tym samym oczyszczanym powietrzem, piją tę samą (oczyszcie regenerowaną) wodę. Wszystkie odpadki pozostają w sekcji kwarantanny. Do dyspozycji zdobywców Księżyca stoją indywidualne sypialnie, pokoje do pracy, sala sportowa, czytelnia. Spotkania z rodzinami i zespołem odbierającym sprawozdania z przebiegu lotu odbywają się przez szybę — w sali przedzielonej szklaną ścianą. Sekcja Odbioru Astronautów obejmuje także pomieszczenia do badań medycznych, salę operacyjną, laboratoria analityczne kwatery dla personelu pomocniczego, kuchnię, jadalnię oraz pomieszczenie dla kabiny statku kosmicznego. Dane z badań biomedycznych są opracowywane za pomocą maszyn matematycznych i przekazywane na zewnątrz drogą dalekopisową.

Podróż z miejsca wodowania do Laboratorium kosmonauci odbywają w towarzystwie jednego lekarza i technika, wewnątrz przenośnego pomieszczenia izolacyjnego, które zawiera sypialnię, salonik, kuchnię i urządzenia sanitarne. Początkowo planowano, że po wodowaniu kabina zostanie przeniesiona na pokład lotniskowca i tam lunonauci przejdą do pomieszczenia izolacyjnego przez hermetyczny kołnierz. Ostatecznie zrezygnowano z tej wersji operacji odzyskania.

Po wodowaniu, płetwonurkowie ubrani w izolacyjne skafandry ochronne podają kosmonautom do kabiny podobne ochronne kombinezony z maskami filtracyjnymi. Założywszy je, lunonauci odlatują śmigłowcem na pokład lotniskowca, gdzie natychmiast przechodzą do przenośnego pomieszczenia izolacyjnego. Po przybyciu do najbliższej lądowej bazy lotniczej jest ono drogą powietrzną dostarczane do Laboratorium Odbiorczego w Houston, podobnie jak zmyta (po wyłowieniu) środkiem dezynfekcyjnym kabina „Apollo". Próbki gleby księżycowej i filmy są dostarczane do Teksasu transportem lotniczym wprost z pokładu lotniskowca.

Ponieważ Srebrny Glob pozbawiony jest atmosfery, jego grunt w zetknięciu z powietrzem uległby gwałtownemu utlenieniu, tracąc swe pierwotne własności, o zbadanie których chodzi naukowcom. Poza tym zagrożeni wybuchem byliby kosmonauci i uczeni badający próbki. Dlatego pobierana z Księżyca gleba jest od razu pakowana do hermetycznych pojemników, których otwarcie na Ziemi następuje w komorach próżniowych.

Początkowo wszystkie próbki zostają sfotografowane i skatalogowane, a następnie powołana w tym celu komisja ustala przeznaczenie poszczególnych próbek. Część z nich jest badana na miejscu w Houston, część natomiast otrzymują wytypowane placówki naukowe na całym świecie. Laboratorium Gleby Księżycowej, prócz tego, że służy jako miejsce przechowywania materiałów przywożonych przez kolejne wyprawy, przeprowadza także ich wstępne badania. Ustala się tu podstawowe własności fizyczne gruntu księżycowego. W próbie spektroskopowej bada się jego skład chemiczny.

KSIĘŻYCOWE LABORATORIUM ODBIORCZE

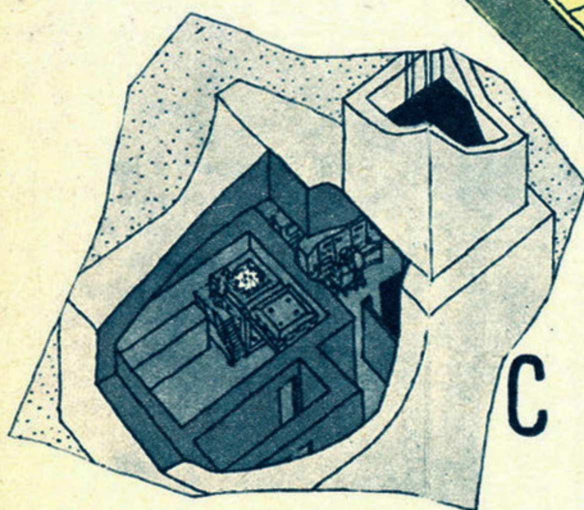
Przekrój perspektywiczny pokazuje Księżycowe Laboratorium Odbiorcze w Houston, gdzie docierają wszyscy astronauci amerykańscy, którzy odbyli wyprawę na powierzchnię Srebrnego Globu.

Dojścia do biologicznie odizolowanych części Księżycowego Laboratorium Odbiorczego zostały oznaczone liniami czerwonymi. Wejście do pomieszczenia 1 — poprzez windę 7. Inne wejścia służą dla astronautów, statku kosmicznego, dowozu żywności itp. Kolor fioletowy oznacza śluzy powietrzne dla personelu wchodzącego i wychodzącego.

A. ZESPÓŁ LABORATORIÓW KSIĘŻYCOWYCH

Ponad 100 uczonych i ich pomocników bada materiał księżycowy w zespole laboratoriów oznaczonym kolorem zielonym.

1 — Komory próżniowe do przyjęcia materiału księżycowego, 2 — pojemniki składowe dla materiału księżycowego, 3 — sterownia systemu próżniowego, 4 — sterylizacja narzędzi 5 — laboratorium analityczne gazów, 6 — specjalny system klimatyzacji do sterylizacji powietrza, 7 — winda, 8 — pomieszczenie obserwacyjne dla uczonych, 9 — pompownia i centrala elektryczna systemu próżniowego, 10 — rurociągi do przesyłania elementów bezpośrednio z komór próżniowych do laboratorium, 11 — laboratorium fizyczno-chemiczne (mineralogiczne, petrologiczne, geochemiczne), 12 — laboratorium zajmujące się przygotowaniem, ważeniem i pakowaniem materiału księżycowego do przesyłki, 13 — laboratorium do badań przy użyciu próbek krwi oraz myszy, 14 — przechowywanie myszy wyjałowionych z bakterii, 15 — przechowywanie myszy zwykłych, 16 — laboratorium mikrobiologiczne dla wydzielenia, rozpoznania i ewentualnej hodowli mikroorganizmów księżycowych, 17 — laboratorium spektrograficzne i ciemnia (przylega do 11), 18 — laboratorium do badań materiału księżycowego z udziałem ptaków, ryb, krabów, ślimaków itp., 19 — laboratorium do hodowli kultur bakteriowych na próbkach księ-



Rysunki — wg czasopisma LIFE

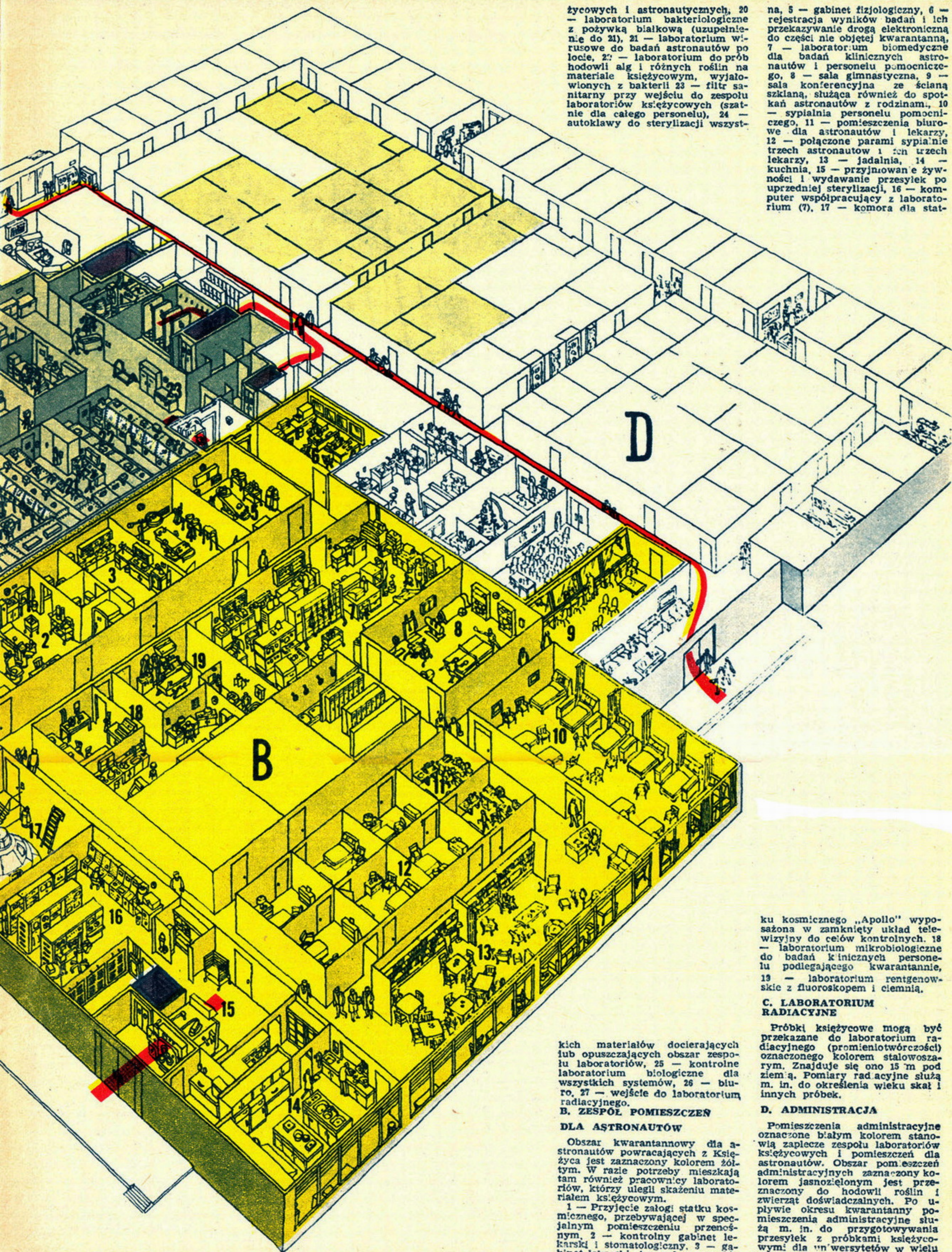
PIERWSZE KROKI NA ZIEMI

Eksperymenty radiacyjne pozwalają ustalić wiek materiałów skalnych od czasu ich wykrystalizowania. Wyhodowane w sterylnych warunkach ptaki, myszy, ryby i rośliny wystawia się na działanie gleby księżycowej, aby sprawdzić, czy nie wpływa ona ujemnie na rozwój żywych organizmów. Próby te wykazały, że grunt ze Srebrnego Globu przyspiesza znacznie wzrost roślin. Nie stwierdzono natomiast obecności w nim jakichkolwiek form żywych, czy śladów substancji organicznych. W związku z tym przewiduje się stopniowe łagodzenie warunków kwarantanny lub w ogóle zrezygnowanie z niej podczas kolejnych wypraw „Apollo". Zresztą już Conrad, Gordon i Bean nie wkładali po wodowaniu ubiorów izolacyjnych, a przesiadkę ze śmigłowca do pomieszczenia kwarantannowego odbyli w zwykłych kombinezonach, jedynie z maskami filtracyjnymi na twarzach.

Decyzja o izolowaniu selenonautów i próbek gruntu księżycowego była całkowicie uzasadniona. Można mieć natomiast zastrzeżenia co do jej skuteczności i to z kilku powodów. Tratwę, w której przebywali kosmonauci, wprawdzie wydezynfekowano środkiem antyseptycznym, ale zatopiono następnie w oceanie. Mimo środków ostrożności w Laboratorium Odbiorczym doszło kilkakrotnie do „skażenia" zatrudnionych tam pracowników pyłem księżycowym. Kwarantanna kosmonautów trwała ze względów praktycznych trzy tygodnie, podczas gdy okres inkubacji (od momentu dostania się do organizmu — do wystąpienia objawów chorobowych) niektórych drobnoustrojów chorobotwórczych jest znacznie dłuższy. Oczywiście są to szczegóły bez znaczenia wobec faktu, że Księżyc jest martwym globem, ale przecież nie przed taką sytuacją miała zabezpieczać kwarantanna.

Podczas wypraw na inne planety pojawi się jeszcze trudniejszy problem. Trzeba będzie nie tylko zabezpieczyć Ziemię przed powracającymi „skażonymi" kosmonautami, ale i zapobiec przedostaniu się życia z Ziemi na planetę docelową, aby nie uległa zakłóceniu panująca na niej równowaga biologiczna. Tymczasem nie ma sposobu wyjałowienia człowieka. Nie można też sterylizować pokarmu, bowiem dla prawidłowego przebiegu trawienia konieczna jest obecność bakterii w przewodzie pokarmowym. Zresztą zanim na planety polecą ludzie, trzeba sterylizować wysyłane tam próbniki bezzałogowe. Zobowiązuje do tego uchwała międzynarodowej organizacji COSPAR, uznająca Wenus i Marsa za rezerwaty przyrody. Wyjałowieniu poddano na przykład sondy „Mariner-6 i 7", mimo że prawdopodobieństwo ich niezaplanowanego upadku na powierzchnię Marsa wynosiło zaledwie 1:30 000. Skomplikowało to oczywiście prace konstrukcyjne i przygotowanie przedstartowe próbników, ponieważ wysokie temperatury i promieniowanie jonizujące stosowane do sterylizacji są wrogiem nie tylko drobnoustrojów, ale i aparatury elektronicznej.

JERZY WIERZBOWSKI



życowych i astronautycznych, 20 — laboratorium bakteriologiczne z pożywką białkową (uzupełnienie do 21), 21 — laboratorium wirusowe do badań astronautów po locie, 22 — laboratorium do prób hodowli alg i różnych roślin na materiale księżycowym, wyjałowionych z bakterii 23 — filtr sanitarny przy wejściu do zespołu laboratoriów księżycowych (szatnie dla całego personelu), 24 — autoklawy do sterylizacji wszystkich materiałów docierających lub opuszczających obszar zespołu laboratoriów, 25 — kontrolne laboratorium biologiczne dla wszystkich systemów, 26 — biuro, 27 — wejście do laboratorium radiacyjnego.

B. ZESPÓŁ POMIESZCZEŃ DLA ASTRONAUTÓW

Obszar kwarantannowy dla astronautów powracających z Księżyca jest zaznaczony kolorem żółtym. W razie potrzeby mieszkają tam również pracownicy laboratoriów, którzy ulegli skażeniu materiałem księżycowym.

1 — Przyjęcie załogi statku kosmicznego, przebywającej w specjalnym pomieszczeniu przenośnym, 2 — kontrolny gabinet lekarski i stomatologiczny, 3 — gabinet lekarski, 4 — sala operacyjna, 5 — gabinet fizjologiczny, 6 — rejestracja wyników badań i ich przekazywanie drogą elektroniczną do części nie objętej kwarantanną, 7 — laboratorium biomedyczne dla badań klinicznych astronautów i personelu pomocniczego, 8 — sala gimnastyczna, 9 — sala konferencyjna ze ścianą szklaną, służąca również do spotkań astronautów z rodzinami, 10 — sypialnia personelu pomocniczego, 11 — pomieszczenia biurowe dla astronautów i lekarzy, 12 — połączone parami sypialnie trzech astronautow i ich trzech lekarzy, 13 — jadalnia, 14 — kuchnia, 15 — przyjmowanie żywności i wydawanie przesyłek po uprzedniej sterylizacji, 16 — komputer współpracujący z laboratorium (7), 17 — komora dla statku kosmicznego „Apollo" wyposażona w zamknięty układ telewizyjny do celów kontrolnych. 18 — laboratorium mikrobiologiczne do badań klinicznych personelu podlegającego kwarantannie, 19 — laboratorium rentgenowskie z fluoroskopem i ciemnią.

C. LABORATORIUM RADIACYJNE

Próbki księżycowe mogą być przekazane do laboratorium radiacyjnego (promieniotwórczości) oznaczonego kolorem stalowoszarym. Znajduje się ono 15 m pod ziemią. Pomiary radiacyjne służą m. in. do określenia wieku skał i innych próbek.

D. ADMINISTRACJA

Pomieszczenia administracyjne oznaczone białym kolorem stanowią zaplecze zespołu laboratoriów księżycowych i pomieszczeń dla astronautów. Obszar pomieszczeń administracyjnych zaznaczony kolorem jasnozielonym jest przeznaczony do hodowli roślin i zwierząt doświadczalnych. Po upływie okresu kwarantanny pomieszczenia administracyjne służą m. in. do przygotowywania przesyłek z próbkami księżycowymi dla uniwersytetów w wielu krajach świata.

SPORT SPADOCHRONOWY

● W mistrzostwach spadochronowych Francji, jakie odbyły się w Vichy, wzięła także udział reprezentacja czechosłowacka. W skokach na celność lądowania startowało ogółem 25 mężczyzn i 13 kobiet. Zwyciężył Czechosłowak Jiri Kramar, przed swymi rodakami Urbanem i Skotakiem. Wśród kobiet pierwsze miejsce zajęła Zdenka Zarybnicka, przed Tomsikovą (obie CSRS) i Francuzką Blanchard. W skokach na ocenę stylu figur wykonywanych w czasie spadania zwyciężył Francuz Michel Felix, przed Kramarem (CSRS). Wśród kobiet zwyciężyła w tej konkurencji Francuzka Baulez, przed Tomsikovą (CSRS).

W klasyfikacji końcowej mistrzostw pierwsze miejsce wśród mężczyzn zajął Kramer (CSRS), wśród kobiet Tomsikova (CSRS).

Zespołowe zwycięstwo odniosła drużyna Francji B, przed reprezentacją czechosłowacką i Francją A. Wśród kobiet: 1 — reprezentacja czechosłowacka, 2 — Francja A.

Do wywożenia skoczków używane były samoloty Broussard.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● W roku 1972 lotnictwo wojskowe Nowej Zelandii zastąpi dotychczas używane samoloty Bristol „Freighter" nowszymi typami. Prawdopodobnie największe szanse zajęcia miejsca po „Freighterach" mają samoloty De Havilland Canada „Caribou".

● Mimo wycofania się Włochów z uczestnictwa we wspólnej z NRF budowie nowego samolotu VAK-191, zachodnioniemieckie zakłady VFW same mają zrealizować budowę trzech prototypów tego typu maszyny. Pierwszy start samolotu ma się odbyć w styczniu br.

PRZEMYSŁ

● W ciągu ostatnich szesnastu lat (od roku 1952) wyprodukowano w Japonii 1881 samolotów. W tej liczbie było 332 samoloty z silnikami tłokowymi, 176 — z silnikami turbośmigłowymi, 810 — z silnikami odrzutowymi i 573 śmigłowce. Lotniczy przemysł Japonii cechuje szybkie tempo rozwoju.

● Holenderska firma Fokker dysponuje obecnie ośmiu zakładami produkcyjnymi, zatrudniającymi ogółem 8 tysięcy osób. Do najlepszych samolotów Fokkera zaliczyć należy bez wątpienia F-27 „Friendship" z roku 1955. Produkcja F-27 ma trwać jeszcze pięć lat. Aktualnie Fokker produkuje również wersję rozwojową „Friendshipa" — F-28 „Fellowship", fragmenty kadłubów samolotów Northrop/Canadair F-6 dla lotnictwa kanadyjskiego i holenderskiego, części wyposażenia dla olbrzymich B-747 oraz dokonuje remontów samolotów wojskowych i cywilnych, m. in RF-84F, F-104, Lockheed T-33, DC-6, DC-7, CV-990 i innych. W drugie pięćdziesięciolecie swego istnienia firma Fokker wstępuje już po połączeniu się z zachodnioniemiecką firmą VFW, jako pierwsze w zachodniej Europie przedsiębiorstwo międzynarodowe.

● Wśród lotniczych eksponatów na ubiegłorocznych międzynarodowych targach w Brnie czechosłowaccy gospodarze wystawili m. in. akrobacyjną wersję „Delfina" — L 29A, zmotoryzowanego „Blanika" i Zlina Z-526. Lotnicza ekspozycja nie obfitowała w zbyt wiele nowości. Sytuacji nie ratowało wystawienie oprzyrządowania nowego samolotu odrzutowego L-39, eksponaty wytwórni spadochronów Chornice, czy też praskiej Mikrotechny.

POLONICA

● Czechosłowacki dwutygodnik lotniczy „Letectvi + kosmonautika", w numerze 22 z ub. r., opublikował obszerny reportaż polskiego korespondenta wojennego Władysława Leny-Kisielewskiego, napisany przez niego w Anglii w roku 1942. Autor reportażu opisuje w nim udaną akcję alianckiej grupy desantowej (sam brał w niej udział), wysłanej z Anglii w roku 1942 do francuskiej miejscowości Bruneville z zadaniem likwidacji zainstalowanej tam niemieckiej stacji radarowej, która kontrolowała loty brytyjskich maszyn na kontynent. Była to pierwsza udana akcja aliantów w Europie po porażce Francji. W grupie desantowej, oprócz Brytyjczyków, znajdowali się Polacy i Czechosłowacy. Władysław Leny-Kisielewski, jak wiadomo, jest znanym w Polsce i cenionym pisarzem i publicystą lotniczym. Mieszka stale w Warszawie.

W tymże samym, w/wym. numerze „Letectvi + kosmonautika", kontynuowany jest druk bojowych wspomnień znanego polskiego myśliwca Witolda Urbanowicza.

RÓŻNE

● W ubiegłym roku odbyły się w Baden-Baden (NRF) piąte z kolei międzynarodowe targi samolotów używanych. Z 85 zgłoszonych maszyn przyleciało 67 — z NRF, Francji, Szwajcarii i Danii. Kuriosum targów stanowiła oferta sprzedaży używanego Boeinga 707, przysłana z Chicago. Samolot wyceniony został na 5,15 mln dolarów, nie mógł jednak „osobiście" zjawić się w Baden-Baden, ze względu na szczupłe wymiary lotniska.

Astronautyka i technika rakietowa

Ostatnio podano do wiadomości, że termin startu statku „Apollo-13" ustalono na dzień 12 marca 1970 r.

*

Rząd włoski zaaprobował projekt budżetu przeznaczonego na badania kosmiczne na lata 1970—71. Budżet ten wynosi 30 mld lirów.

*

21 listopada ub. r. z Przylądka im. Kennedy'ego, przy użyciu rakiety nośnej typu „Thor-Delta" (DSV-3 L), wyrzucono w przestrzeń kosmiczną satelitę stacjonarnego produkcji amerykańsko-brytyjskiej. Nowy satelita o nazwie „Skynet" przeznaczony jest dla celów telekomunikacji wojskowej. Umieszczony został nad Oceanem Indyjskim. W roku bieżącym przewidziano umieszczenie w Kosmosie drugiego satelity podobnego typu i przeznaczenia. Satelity mają pracować na zmianę. „Skynet" wyprodukowany został w zakładach Philco-Ford w USA, w kooperacji z zakładami brytyjskimi. Masa satelity 130 kg. Przewidywany okres pracy — około pięciu lat.

*

Prasa francuska przynosi szereg informacji o współpracy radziecko-francuskiej w zakresie pokojowego badania przestrzeni kosmicznej. Oto niektóre fragmenty prac, które zostaną przeprowadzone w najbliższym okresie. Przewidziano umieszczenie przy użyciu radzieckich sond księżycowych francuskiego reflektora laserowego na powierzchni Srebrnego Globu. Następnie dokonane zostaną wspólne badania promieniowania słonecznego. Wykorzystane zostaną do wspólnych badań radioteleskopy w Nançay (Francja) i podobne urządzenia radzieckie. Umieszczenie reflektora laserowego na Księżycu ma być dokonane w roku bieżącym. W roku 1971 mały satelita francuski zostanie wyniesiony w Kosmos przy pomocy radzieckiej rakiety nośnej. W dalszym ciągu przewidziano wypuszczenie balonu stratosferycznego wyposażonego w aparaturę sporządzoną przez uczonych obu państw. Następnie, w roku 1971, ma nastąpić start sztucznego satelity, na pokładzie którego znajdzie się wyposażenie naukowo-badawcze wykonane we Francji i ZSRR. Program ten nosi kryptonim naukowy „Arcade". Mają być w nim wykorzystane satelity typu „Kosmos". Ponadto przewidziano wspólne prace w zakresie telekomunikacji satelitarnej, zapoczątkowanej parę lat temu podczas prób z satelitą radzieckim typu „Mołnia-1".

*

Dyrektor laboratorium biologii kosmicznej Ross Adey oświadczył niedawno, że powrót astronautów z orbitalnej stacji kosmicznej po miesięcznym pobycie w Kosmosie narazić może poważnie zdrowie załogi, a nawet spowodować jej śmierć. Zmiany w organizmie, zdaniem uczonego amerykańskiego, powstałe na skutek różnych bodźców, są szkodliwe i na razie nie potrafimy zabezpieczyć przed nimi załóg odbywających długotrwałe wyprawy kosmiczne.

*

W końcu listopada ub. r. w Vernon (Francja) dokonano trzeciej próby statycznej silnika L-17, przeznaczonego do napędu pierwszego stopnia rakiety nośnej „Diamant-B". Silnik dawał ciąg 35 Ton, przy czasie pracy 124 sekundy.

LAMUS *samolotów*

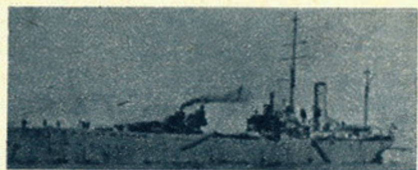
SAMOLOTY I OKRĘTY

PRZYDATNOŚĆ samolotów w działaniach marynarki wojennej od początku nie budziła wątpliwości. Prędkość lotu i pole widzenia jak najbardziej predysponowały samolot do użycia go w roli „oczu floty". Stosunkowo niewielki zasięg pierwszych samolotów wykluczał jednak ich działanie na dalszych akwenach. Nic dziwnego więc, że możliwość zabierania samolotu na pokład i jego startu w rejonie działania eskadry okrętów nurtowała sztaby i konstruktorów.

Pierwsze rozpoczęły prace nad startem z pokładu Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. Rychło przystępuje do nich Wielka Brytania i Francja.

Pierwszy w historii start z pokładu okrętu miał miejsce 14 listopada 1910 roku. Pilot Eugene Ely startuje na samolocie Curtiss z prowizorycznego pomostu zainstalowanego na dziobie krążownika USS „Birmingham". W 1911 roku pomyślnie udaje mu się próba lądowania na pokładzie o wymiarach 40 × 11 m, wzniesionym na USS „Pensylwania".

W grudniu 1911 roku na pokładzie angielskiego pancernika HMS „Africa" powstaje dziwna konstrukcja. Dwie połączone kratownicą prowadnice łączą wierzch dziobowej wieży artyleryjskiej z dziobem okrętu. Prowadnice te zostały wykonane w kształcie dwu rynien, w których obracały się koła samolotu w czasie jego rozbiegu. Pierwszej próby startu dokonuje podporucznik marynarki Oliver Schwann na samolocie Avro, drugiej podporucznik marynarki C. R. Samson na samolocie Short S 27. Powodzenie prób zadecydowało o urządzeniu podobnych torów w 1912 roku na pancernikach HMS „Hibernia" i HMS „London", a 1913 roku na HMS „Hermes".



HMS „Ark Royal"



HMS „Ben-My-Chree"



Fairey Campania — dwumiejscowy wodnosamolot używany jako pokładowy na transportowcach HMS: „Campania", „Nairana" i „Pegasus".

Pierwsza próba francuska ma miejsce 8 maja 1912 roku. Z pokładu na dziobie pancernika „La Foudre" startuje Renè Caudron na samolocie własnej konstrukcji Caudron „Type militaire". Wyczyn ten powtarza w kilka dni później kapitan marynarki De Labord. Nieoczekiwany szkwał obraca okrętem i próba kończy się rozbiciem oraz zatonięciem samolotu. Francuzi wznowili próby w 1918 roku, kiedy to w listopadzie startuje samolot z pomostu ułożonego na wieży i lufach dział pancernika „Paris".

Te pierwsze próby zniechęciły admiralicję — nie przestawały być tylko eksperymentami, do stosowania na co dzień były jednak zbyt trudne. Pozostaje się więc przy starej koncepcji budowania transportowców lotniczych, wyposażonych w łodzie latające i wodnosamoloty pływakowe, które po opuszczeniu przez dźwigi startowały z powierzchni wody i na niej, po wykonaniu zadania, wodowały.

W 1914 roku Anglicy budują transportowiec wodnosamolotów HMS „Ark Royal" (wyporność 7 000 t, prędkość 11,6 węzła, 10 wodnosamolotów), nieco później przybywa HMS „Argus" (15 775 t, 20,5 węzła, 20 wodnosamolotów), HMS „Empres" (1694 t, 22 węzły, 4 wodnosamoloty), HMS „Engadine" (1 676 t, 22 węzły, 4 wodnosamoloty) i HMS „Riviera" (1675 t, 22 węzły, 4 wodnosamoloty). Równolegle ze wzrostem nasilenia działań wojennych na morzu przybywają następne — HMS „Nairana" (3 042 t, 20 węzłów, 8 wodnosamolotów), HMS „Pegasus" (2 070 t, 21 węzłów, 9 wodnosamolotów), przebudowie ulega statek „Campania" (18 000 t, 20 węzłów, 10 wodnosamolotów). Później wchodzą w skład Navy Air Service jeszcze HMS „City of Oxford" (7 000 t, 11 wodnosamolotów), HMS „Manxman" (2 174 t, 21 węzłów, 8 wodnosamolotów), HMS „Ben-My-Chree" (2 657 t, 22 węzły), HMS „Anny Riekmers", HMS „Vindex" (1 951 t, 22 węzły, 7 wodnosamolotów), HMS „Raven II" (2 wodnosamoloty) i HMS „Peony".



HMS „Furious"

We Francji poza bazą „La Foudre" w samoloty wyposażono awiza „Rouan", „Nord", „Calais", przebudowie poddano statek „Campinas"; a dwa statki rybackie pozbawione napędu zmieniono w holowane platformy startowe („Normandie" i „Dorade" — po 4 wodnosamoloty).

Niemcy używają w czasie I wojny światowej 4 transportowce wodnosamolotów (m. in. SMS „Santa Elena" — 8 000 t, SMS „Gleitern", SMS „Ausweich"), wyposażyli też w wodnosamoloty krążownik SMS „Stuttgart".

W Rosji od roku 1914 przygotowany jest do działań transportowiec wodnosamolotów „Orlica", wyposażony w 12 wodnosamolotów (z czego 6 zdemontowanych, pod pokładem) i 4 dźwigi. W roku 1915 dowódcą lotniczym na tym okręcie mianowany zostaje Jan Nagórski, Polak, pionier lotów arktycznych. Odwołany został z tego stanowiska wiosną 1916 roku. (cdn)

ADAM JONCA

TRANSPORT I KOMUNIKACJA

■ Trzy wielkie firmy amerykańskie zademonstrowały w Baltimore pokładowe urządzenie lotnicze, służące do zapobiegania kolizjom w powietrzu. Urządzenie to, opracowane wspólnie przez zakłady Mc Donnell-Douglas, Bendix Avionics i Wilcox Electric, wbudowane zostało do dwóch samolotów Martin-404 i Fan Jet „Falcon". Centralnym elementem jest zegar atomowy, na którego dokładnych pomiarach czasu oparto działanie całego urządzenia. Co trzy sekundy odbiera ono 2 000 cyfrowo zakodowanych danych o znajdujących się w określonej przestrzeni powietrznej samolotach. Wchodząc w określoną przestrzeń, samolot zobowiązany jest oczywiście do włączenia tego urządzenia, które w określonych ściśle odstępach czasu wysyła sygnały kodowe. Na podstawie tych sygnałów pokładowa maszyna cyfrowa określa prędkość, wysokość i możliwość wejścia w kolizję z innym samolotem. Na podstawie tych obliczeń, na 42 sekundy przed przypuszczalną kolizją załoga zostaje ostrzeżona sygnałem optycznym i dźwiękowym, na 30 sekund pilot otrzymuje dyspozycję wznoszenia lub schodzenia i na 25 sekund przed przypuszczalną kolizją polecenie wykonania dyspozycji.

■ Przedstawiciel francuskich zakładów Avions Marcel Dassault oświadczył, że prototyp odrzutowego samolotu komunikacyjnego „Mercure" odbędzie swój pierwszy lot w końcu I kwartału 1971 roku. Budowa prototypu zakończona zostanie w lecie 1970 roku. Zbudowane zostaną dwa prototypy i dwa płatowce do prób statycznych. Udział w kosztach realizacji budowy samolotu „Mercure" posiadają: rząd Francji — 56%, zakłady Avions Marcel Dassault — 14%, FIAT — 10%, belgijskie zakłady SABCA — 8%, hiszpańskie CASA — 6% i pewne przedsiębiorstwo szwajcarskie — 6%. (ż)

Ruszam jednocześnie z prowadzącym, jednocześnie z nim podnoszę do poziomu ogon swojej maszyny. A-300 twardo, nieprzyjemnie dobija podwoziem po drobnych nierównościach lotniska, rozpędza się długo, trzeba uważać żeby nie uciekła w lewo albo w prawo, a pokonanie naporu drążka sterowego wymaga dużego wysiłku.

Wreszcie ten napór słabnie, ster tkwi już w tęgim opływie powietrza i można oderwać samolot od ziemi. Widzę, że Rutkowski także jest w powietrzu, tylko W. się spóźnia i zostaje z tyłu.

Podciągam, aby zająć najwyższe stanowisko w szyku — o dwa metry wyżej od lewego i o trzy od Witka, zmniejszam trochę obroty silnika, dostosowując się do prędkości prowadzącego, co pozwala sierżantowi wyrównać odstęp.

No, pozbieraj się wreszcie!

Wysokość rośnie, blask słońca ślizga się po lakierze skrzydeł. Tadek Dzierzgowski daje nam znaki: — Bliżej! Zacieśnić szyk!

Nie dodaję gazu, bo wystarczy lekko pocisnąć ster, aby zwiększyć prędkość kosztem wysokości. Dochodzę lekkim trawersem tuż za prawe górne skrzydło prowadzącej maszyny, podciągam znów trochę wyżej, aby jej nie wyprzedzić. A sierżant znów się spóźnia i jakoś nie może wyrównać ze mną — jest zanadto w lewo i z tyłu. Boi się, czy co?

Naturalnie, trzeba uważać: przy prędkości 50 m/s i odległości rzędu dwóch metrów między końcami skrzydeł każdy błąd, każde nieopatrzne wychylenie drążka sterowego może spowodować zderzenie czy zaczepienie się z sąsiadem. Nie ma mowy o rozglądaniu się po niebie i ziemi, o śledzeniu kierunku lotu i przebytej drogi. To należy wyłącznie do załogi prowadzącej szyk, a już w mniejszym stopniu — do dwóch pozostałych obserwatorów. Za to uwaga ich pilotów musi być skupiona wyłącznie na niezmiennym utrzymaniu tego dwumetrowego odstępu, a szybkość reakcji powinna być błyskawiczna.

W czasie lotu po prostej nie jest to bardzo trudne, jeśli ma się trochę wprawy w precyzyjnym operowaniu gazem i sterami. Dopiero przy zakrętach sprawa się trochę komplikuje, a już zmiana miejsc bez rozluźniania szyku wymaga dość długiego treningu.

Zakręcamy w lewo!

Wrzepiam natychmiast pełny gaz, ponieważ jestem po zewnętrznej stronie i promień mego zakrętu jest znacznie większy. W. natomiast powinien zmniejszyć obroty, bo ma do przebycia w tym samym czasie drogę o wiele krótszą, po współśrodkowym łuku wewnętrznym.

Ale gdzie tam! Wynosi go naprzód, ponad maszynę Witka Rutkowskiego, który też dodaje gazu, żeby przecież nie dać się wyprzedzić, a ja już nie mogę nadążyć, klucz rozłazi się i dopiero po chwili skupia się znowu.

Zły jestem na tego niedołęgę: wyraźnie boi się zakrętu przy małej prędkości. Ansaldo bardzo tego nie lubi i jak się przeholuje, ma ochotę wejść w korkociąg. No pewnie: trzeba mieć trochę czucia, a jak się ma drewnianą łapę, to lepiej nie latać na A-300!

Grożę mu pięścią, ale nie widzi mojego gestu. Wzrok przylepił mu się do samolotu prowadzącego i reszta świata przestała dla niego istnieć.

Przy zakręcie w prawo sytuacja jest odwrotna. Teraz ja zmniejszam obroty i na granicy utraty prędkości kładę maszynę w ciasny wiraż, a nasz lewy znów się spóźnia, nadrabia pochyleniem samolotu i w rezultacie po wykonaniu manewru znajduje się o kilka metrów poniżej prowadzącego. Z pewnością z ziemi wygląda to żałośnie — „litość wzbudza", jak mówi kpt. Łaguna...

Powtarzamy te zakręty do znudzenia, ale bez widocznych postępów. W końcu nawet Rutkowski ma dość: jego obserwator sygnalizuje manewr zmiany miejsc — najpierw na dwa tempa, poprzez uszykowanie w „schody".

— W prawo! — pokazuje ręką.

Zmniejszam obroty, podciągam w górę, odchodzę w bok prawym trawersem, żeby W. mógł wejść w lukę pomiędzy mną a Rutkowskim. Owszem, wchodzi, ale z takim opóźnieniem i tak niezdarnie, że omal się ze mną nie zderza... Uciekam wyżej i jeszcze bardziej w prawo, czuję, że moja A-300 traci prędkość i lada sekunda runie w korkociąg, więc podtrzymuję ją gazem, co oczywiście zmusza mnie do wyłamania się z szyku. Zanim zdołałem wyrównać odstęp poziomy i pionowy, Dzierzgowski rozkłada ramiona: drugie tempo — prawy tylny na lewą stronę!

Dotyczy to tylko mnie, więc skręcam ostro, na dużych obrotach, a Horowicz kładzie mi ręce na ramionach i kieruje manewrem: mocno w lewo — dość — w prawo — wyrównać! Można zaufać naciskowi jego dłoni — wychodzimy dokładnie na właściwe miejsce.

I znów to samo w lewo. W. dla pewności wyrywa w bok za siódmą górę, za siódmą rzekę. Cała eskadra mogłaby się zmieścić w tej luce! Chcę mu pokazać, że wcale mi nie trzeba tyle miejsca. Ciasnym esem wślizguję się tuż za prowadzącego i obaj czekamy, aż nas dogoni.

Drugie tempo wychodzi mu trochę lepiej, ale przy jednoczesnych zmianach bądź winduje się pięćdziesiąt metrów w górę, bądź nurkuje w dół i kończy manewr gdzieś daleko w tyle, kiedy ja już dawno zająłem swoją pozycję.

Męczymy się tak więcej niż godzinę i robi się to diabelnie nudne. Na szczęście sierżantowi zapewne nawala silnik (a może nerwy?), bo Julek Bayłkowski sygnalizuje, że będą lądować. Widzę, jak odchodzą zewnętrznym łukiem w bok i dopiero teraz orientuję się, że przez cały czas pętliśmy się na wysokości półtora tysiąca metrów nad Warszawą.

Gwiżdżę, aż miło! Horyzont uniósł się wyżej, toczy się dookoła, a lewa para skrzydeł celuje w sam środek leja, który głęboko w dole tworzy wirująca ziemia.

Temperatura wody? Ciśnienie smaru? Obroty?

Wszystko w porządku. Nie dam się zaskoczyć, jak wtedy w Ławicy, kiedy przechłodziłem silnik i musiałem lądować ze stojącą deską.

Wyprowadzam, dodaję trochę gazu, kładę się w prawy zakręt i znów ściągam „bez litości", trzymając linię widnokręgu pomiędzy stopami wspartymi w strzemiona orczyka.

Jeszcze mocniej! Jeszcze ciaśniej! Ansaldo goni swój własny ogon, zwija się, jęczy z wysiłku, lśniące lakierem skrzydła orzą niewidzialną bruzdę w twardym, sprężystym powietrzu, raz po raz błyskają odbiciem słońca, które na lewo w górze kręci się wkoło jak szalone. Ziemia kręci



Breguety w służbie polskiego lotnictwa przed wojną.

Tadek Dzierzgowski macha rękami nad głową: koniec ćwiczenia, rozejść się, lądować pojedyńczo — a Rutkowski zmniejsza obroty i widocznie zamierza wolno, statecznie wytracać wysokość, okrążając lotnisko.

No to my sobie skręcimy spiralę. Taką pokazową!

Horowicz nie ma nic przeciw temu. Stoi w tylnej kabinie oparty łokciami na wąskiej przegrodzie i zagląda mi przez ramię, co robię. Wolałbym, żeby usiadł i zapiął pasy. Tak — na wszelki wypadek. Ale on nie przewiduje żadnych „wypadków", co oczywiście, bardzo mi pochlebia.

Zmniejszam obroty, kładę maszynę na lewą burtę i ściągam ster wysokości. Stalowe ściegna między zastrzałami skrzydeł zaczynają gwizdać i syczeć coraz głośniej, coraz cieniej, ziemia w dole rozpędza się jak karuzela, wiruje coraz prędzej, a siła odśrodkowa coraz mocniej wtłacza mnie w siedzenie fotela. Ale to mi nie wystarcza: promień spirali jest jeszcze za duży — można by go skrócić, zacieśnić łuk, powiększyć prędkość. Pochylam samolot jeszcze bardziej, ściągam drążek prawie do końca, czuję, jak drga pod naporem płetwy sterowej, która musi pokonać i wytrzymać całą tę siłę odśrodkową — prędkość do kwadratu podzieloną przez kwadrat promienia i pomnożoną przez masę — ile to może być?

No — dużo... Bardzo dużo! Ale to się przecież rozkłada także na płaty skrzydeł, i na statecznik poziomy i nawet na kadłub!

Te myśli zaprzątają mnie zaledwie przez dwie sekundy, bo tymczasem pęd wiotczeje, świst ściegien opada o ton niżej, a maska silnika usiłuje wymknąć się ponad horyzont.

A więc: ster kierunkowy trochę w lewo, drążek cokolwiek od siebie! I zaraz z powrotem.

się także. Jej oś stanowi owalny tor wyścigów konnych, a im dalej od środka, tym prędzej suną, przelatują, śmigają domy, i całe kwartały szarych ulic, i głęboka studnia placu Unii, i zielone korony drzew, i dachy najeżone kominami, i wieże kościelne, i otwarte pola, i drogi, które nadbiegają ukosem, obracają się i nagle wywijają młyńca, aby uciec w przeciwną stronę. A na wprost, między zastrzałami baldachimu, a maską silnika — jak obręcz olbrzymiego koła zamachowego pędzi zmętniała, rozmazana krawędź horyzontu.

Wiatr znosi nas coraz dalej nad miasto, w stronę Wisły, a wysokość maleje. Wyprowadzam maszynę nad Szpitalem Ujazdowskim, na chwilę zwiększam obroty, a potem pomiędzy wieżami kościoła Zbawiciela a wysokimi domami na placu Unii zamykam gaz i schodzę do lądowania.

Lotnisko jest wolne, dwa Ansalda i trzy Ludwiki XIV już stoją przed naszym hangarem. Siadam dokładnie przy chorągiewce startowej, kołuję, ustawiam maszynę w rzędzie z pomocą mechanika, który wybiega nam na spotkanie.

Brygadzista, plutonowy Wielgus, pomaga mi wyleźć z kabiny.

— Ale pan porucznik spiralę wyciął! — mówi z uznaniem — A jak silnik?

— Jak zegarek! Dziękuję.

Uśmiechamy się obaj zadowoleni.

Natomiast kpt. Łaguna nie uśmiecha się i nie wydaje się zadowolony.

— Co to za akrobacje?!

— Przecież ja, panie kapitanie, żadnych akrobacji nie kręciłem...

CIĄG DALSZY NASTĄPI

„VISCOUNT 804" • OZNACZENIA

POLSKIE Linie Lotnicze „LOT" odkupiły w 1962 r. od angielskich linii British United Aircraft (BUA) 3 samoloty turbośmigłowe Vickers „Viscount-804". Spośród samolotów „Viscount" serii 800 zbudowano tylko 3 w wersji V 804 — dla angielskich linii „Transair", przemianowanych później na BUA. Pierwszy z nich, o angielskich znakach rejestracyjnych G-AOXU, był oblatany 31.VIII.1957 r., drugi, G-AOXV — 18.IX.1957 r., a trzeci G-APKG — 15.IV.1958 r. Pierwsze dwa były przekazane użytkownikowi w drugiej połowie września 1957 r., trzeci w kwietniu 1958 r. PLL „LOT" przejął je więc po 5-letniej służbie.

Pierwszy z zakupionych przez LOT „Viscountów" przybył do Warszawy w październiku 1962 r., drugi w listopadzie, a trzeci na początku grudnia 1962 r. Otrzymały one znaki rejestracyjne: SP-LVA, LVB i LVC. Samoloty bardzo szybko, bo już 1.XII.1962 r., wprowadzono do użytku na liniach. W dniu 19.XII.1962 r. wieczorem samolot SP-LVB przy podejściu do lądowania rozbił się w pobliżu lotniska Okęcie z powodu błędu pilotażu. Zginęła 5-osobowa załoga oraz wszyscy pasażerowie. Pozostałe dwa samoloty „Viscount" były intensywnie eksploatowane przez kilka lat. Maksymalna liczba godzin wylatanych przez jeden samolot wynosiła 1 610 h w 1965 r. W dniu 20.VIII.1965 r. samolot SP-LVA lecący bez pasażerów z Francji do kraju wszedł w obszar bardzo silnych burz (nie dotarł do niego komunikat o wstrzymaniu lotów w tym obszarze) i uległ rozbiciu w pobliżu miejscowości Jeuk w pobliżu granicy belgijsko-holenderskiej. Zginęła załoga: 2 pilotów i 2 stewardessy. Samolot SP-LVC był używany do końca 1966 r. i w styczniu 1967 r. został sprzedany liniom New Zealand National Airways.

Samoloty „Viscount-804" były prawidłowe w pilotażu i ekonomiczne w użytkowaniu. Okres międzyremontowy płatowca — do I remontu częściowego — wynosił 3 200 h, do II remontu częściowego — 6 400 h, a do remontu generalnego — 12 800 h. Okres międzyremontowy silników wynosił 3 400—3 500 h.

Malowanie samolotów „Viscount", przez cały czas użytkowania ich przez PLL LOT, było jednakowe. Góra kadłuba — biała. Dół kadłuba, gondole silników, skrzydła, usterzenie, podwozie i bębny kół — szare. Wzdłuż kadłuba, poprzez okna kabiny pasażerskiej, biegł szeroki niebieski pas z białym dolnym obrzeżem. Na pasie tym w części przedniej była namalowana biało-czerwona flaga, zaś w części tylnej — białe litery znaków rejestracyjnych. Nad pasem, nad oknami kabiny pasażerskiej — granatowy napis: Polskie Linie Lotnicze LOT, wykonany skośnymi literami. Góra przodu kadłuba przed kabiną załogi — malowana na czarno matową farbą. Z przodu, na dziobie kadłuba, namalowane były ostatnie litery znaków rejestracyjnych samolotu. Usterzenie pionowe — niebieskie, z białą krawędzią natarcia i biało-czerwoną flagą. Na stateczniku pionowym — czarna czapla LOT-u na białym kole. Na górnej powierzchni prawego skrzydła i na dolnej lewego — czarne znaki rejestracyjne. Końcówki skrzydeł malowane na pomarańczowo. Końce śmigieł — żółte.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 28,56 m, długość — 26,10 m, wysokość — 8,12 m, pow. nośna — 89,5 m^2.

Ciężary: Ciężar własny — 18 260 do 18 400 kG, ciężar całkowity — 29 260 kG.

Osiągi: Prędkość max. — 670 km/h, prędkość przelotowa — 426 do 515 km/h, prędkość lądowania — 220 km/h, wznoszenie 7,0 m/s, pułap — 7 600 m, zasięg z pełnym ładunkiem — 1 100 km, zasięg max. — 2 400 km.

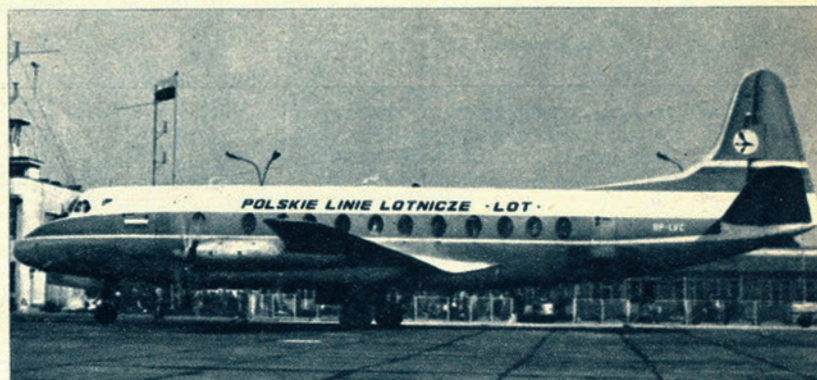
Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

V.804 W PLL „LOT"

L.P.	NR. FABR.	ZNAKI REJESTR.	LATA UŻYTKOWANIA 1962	1963	1964	1965	1966	1967
1	248	SP-LVA 1)	━	━	━	━ ▮ 5)		
2	249	SP-LVB 2)	▮ 4)					
3	395	SP-LVC 3)	━	━	━	━	━ ● 6)	

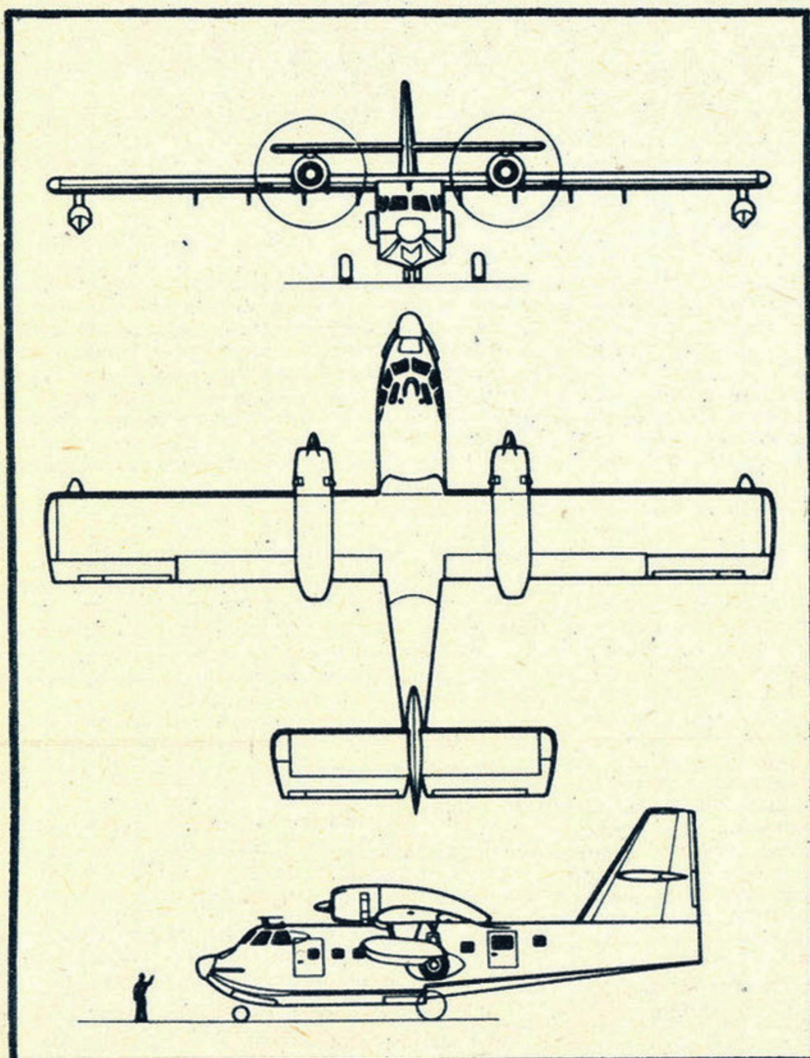
OBJAŚNIENIA: ▮ - KASACJA PO WYPADKU, ● - SPRZEDANY

UWAGI: 1) UPRZEDNIO G-AOXU, 2) UPRZEDNIO G-AOXV, 3) UPRZEDNIO G-APKG, 4) ROZBITY 19.XII.1962 NA OKĘCIU, 5) ROZBITY 20.VIII.1965 W BELGII, 6) SPRZEDANY DO NW. ZELANDII.



Zdjęcie: M. Kobrzyński

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



CANADAIR CL-215 • KANADA

DO podstawowych bogactw Kanady należą lasy. Pożary lasów przybierają tam nieraz katastrofalne rozmiary, a walka z nimi (ze względu na olbrzymie obszary leśne, jak i na utrudniony dojazd) urasta do problemu. Nic też dziwnego, że właśnie w Kanadzie powstał specjalny samolot, przeznaczony głównie do gaszenia pożarów lasów. Takim samolotem jest dwusilnikowa amfibia Canadair CL-215. Samolot ten zabiera 5 400 litrów wody, którą może w bardzo krótkim czasie zrzucić na ognisko pożaru. Uzupełnienie zapasu wody następuje w czasie wodowania na najbliższym zbiorniku wodnym, np. jeziorze lub rzece. Długość drogi napełniania, licząc od wysokości 15 m nad wodą przed wodowaniem, aż do 15 m wysokości po starcie, wynosi 1 525 m. Zapas paliwa wystarcza na wielokrotne napełnianie i opróżnianie zbiorników wodnych w czasie jednego wylotu. Całkowita ilość wody zrzucanej na płonący las, położony w promieniu 200 km od bazy, wynosi w czasie jednego wylotu 180 000 l (!).

Prototyp CL-215 oblatano w październiku 1967 r., a w rok później latał już pierwszy samolot seryjny. Zamówiono 30 samolotów. Wytwórnia proponuje dostawę samolotów również w wersji pasażersko-transportowej lub ratowniczej.

CL-215 jest dwusilnikowym wolnonośnym górnopłatem, konstrukcji metalowej, zbudowanym w układzie łodzi latającej. Płat niedzielony o konstrukcji dwudźwigarowej z pokryciem pracującym. Klapy szczelinowe o obniżonej osi obrotu. Lotki szczelinowe. Kadłub półskorupowy. Podłodzie jednoredanowe. Kabina załogi 2-miejscowa, kabina ładunkowo-pasażerska mieści 2 zbiorniki na wodę (po 2 700 l) i 15 składanych foteli lub 35 miejsc pasażerskich.

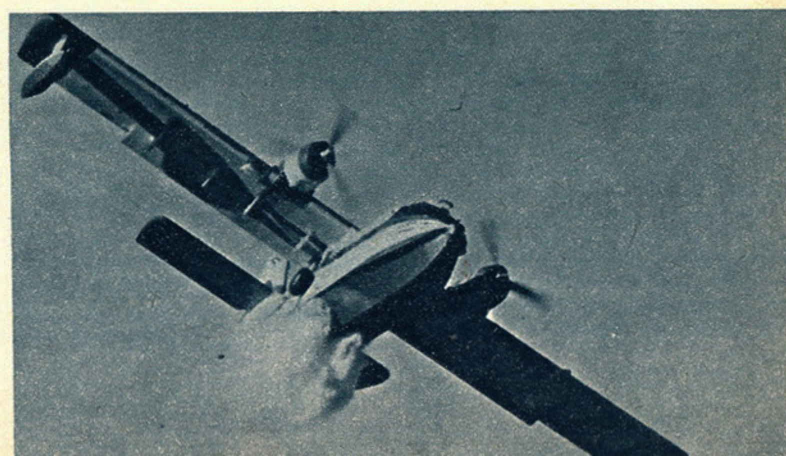
Podwozie z kołem przednim (zdwojonym) wciągane w locie. Pod końcami skrzydeł stałe pływaki. Silniki tłokowe (podwójna gwiazda) 18-cylindrowe Pratt-Whitney R-2800-83AM-2 o mocy po 2 100 KM (nowa wersja ma silniki R-2 800-CB-17 o mocy 2 200—2 500 KM), zabudowane nad skrzydłami. Śmigła Hamilton Standard Hydromatic. Zbiorniki miękkie w skrzydłach o pojemności 4 100—5 470 l. (JŚ)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 28,0 m, długość — 19,4 m, wysokość — 8,3 m, pow. nośna — 100,3 m^2.

Ciężary: Ciężar własny — 12 700 lub 13 700 kG, ciężar całkowity — 19 730 lub 18 150 kG.

Osiągi: Prędkość przelotowa (na 1 500 m) — 295 do 320 km/h, wznoszenie — 5,75 do 6,65 m/s. Start na 15 m — 915 m (ziemia) i 762 m (woda), lądowanie znad 15 m — 762 m (ziemia) i 945 m (woda), zasięg z ładunkiem 4 500 kG — 530 km, z ładunkiem 1 450 kG — 2 300 km.



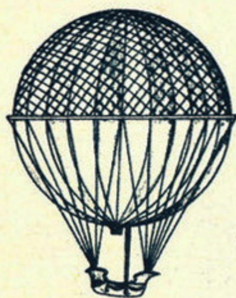
SŁAWNE KONSTRUKCJE LOTNICZE

ANDRZEJ GLASS



1. MONTGOLFIER (1783)

Pierwszy balonowy lot człowieka. Francuzi, bracia Joseph i Etienne Montgolfier, 5.V.1783 r. przeprowadzili pokaz lotu balonu o średnicy 11 m wypełnionego ciepłym powietrzem w Annonay, a 19.XI.1783 r. powtórzyli to doświadczenie w Paryżu w obecności króla i 130 tys. widzów. Balon o średnicy 12,5 m, uniósł w koszu koguta, kaczkę i owcę — dla przekonania się, czy atmosfera ziemi nadaje się do oddychania — i przeleciał 3 km. Na większym balonie na uwięzi (na linie) wznosi się 15.X.1783 r. na 20 m Pilatre de Rosier. Pierwszy w historii lot balonem wolnym wykonali 21.XI. 1783 r. Pilatre de Rosier i d'Arlandes, wznosząc się na 1 000 m i przelatując nad Paryżem w ciągu 26 min. Balon z impregnowanej tkaniny miał średnicę — 14,5 m, wysokość — 22 m, pojemność — 2 000 m³, ciężar własny — 650 kG i ciężar użyteczny — 800 kG. Przed startem napełniany był ciepłym powietrzem przez rozpalenie pod nim słomy w specjalnym piecu. Od nazwiska wynalazców balony na ogrzane powietrze nazwano montgolfierami.



2. CHARLES (1783)

Pierwszy balon napełniony wodorem zbudował fizyk francuski J. A. Charles. W dniu 27.VIII.1783 r. wypuścił on mały balon o średnicy 4 m, który przeleciał 22 km. W dniu 1.XII.1783 r. J. Charles i M. N. Robert wykonują lot w obecności 200 tys. mieszkańców Paryża, wznosząc się na 3 000 m i przelatując 43 km w 125 min. W czasie lotu dokonali pierwszych pomiarów fizycznych atmosfery ze statku latającego. Balon ten, wykonany z impregnowanego jedwabiu, miał średnicę — 14 m, wysokość — 21 m, pojemność — 2 000 m³ i ciężar własny — 800 kG. Balony na wodór były początkowo zwane charlierami.



John D. R. Rawlings ● FIGHTERS SQUADRONS OF THE RAF AND THEIR AIRCRAFT ● Macdonald, London, 1969 r. Str. 555, liczne fotografie, 23 tabl. danych statystycznych.

Nadesłana do redakcji książka-album w języku angielskim o brytyjskim lotnictwie myśliwskim godna jest wzmianki ze względu na zawarte tam akcenty polskie. Otóż wśród 241 opisanych dywizjonów myśliwskich RAF-u (od okresu jeszcze sprzed pierwszej wojny światowej) znajdują się jednostki czysto polskie: 302, 303, 306, 307, 308, 309, 315, 316, 317.

Z omawianym albumem powinien zaznajomić się więc polski historyk, który opracowuje działalność naszego lotnictwa na Zachodzie w czasie drugiej wojny światowej. Znajdzie tam m. in. trzy dość ważne pozycje: kolejność oraz dokładne daty objęcia funkcji przez poszczególnych oficerów dowodzących daną jednostką, wszystkie zajmowane lotniska (tak operacyjne jak i nieoperacyjne), daty kolejnych przezbrojeń. Spraw tych nie zawsze można doszukać się w dotychczas wydanych opracowaniach.

Jak wiadomo, tak skład jak i charakter brytyjskiego lotnictwa wojskowego, uległ kilka lat temu zupełnej zmianie. Z tego zapewne względu autor — nie skrępowany względami tajemnicy wojskowej — omawia w 23 „dodatkach" całą dawną organizację nieistniejącego już (w tej formie) lotnictwa myśliwskiego. Jak się z książki okazuje, dopiero w lipcu 1936 r. — a więc zaledwie na trzy lata przed wybuchem wojny — „ojciec lotnictwa myśliwskiego" H. C. T. Dowding przystąpił do organizacji takiej, jaką zastali Polacy w 1940 r. Te trzy lata wykorzystał Dowding znakomicie i w „nagrodę" został wraz z najbliższym pomocnikiem gen. Parkiem zdymisjonowany natychmiast po zakończeniu bitwy powietrznej o W. Brytanię. Sędziwy „architekt zwycięstwa" napisał w przedmowie do albumu słowa, które odnoszą się też do 140 polskich uczestników zmagań VIII. — X. 1940 r.: „Czytając tę piękną książkę nie powinniśmy nigdy zapominać, że tylko odwaga i znakomity duch pilotów myśliwskich przeszkodził inwazji na Wyspę. Bez tych przymiotów naszych i alianckich lotników zeszlibyśmy niechybnie do roli narodu podbitego".

O ile nam wiadomo, książka Johna D. R. Rawlingsa została zamówiona przez kilka centralnych bibliotek polskich. **J. K.**



KRZYŻÓWKA

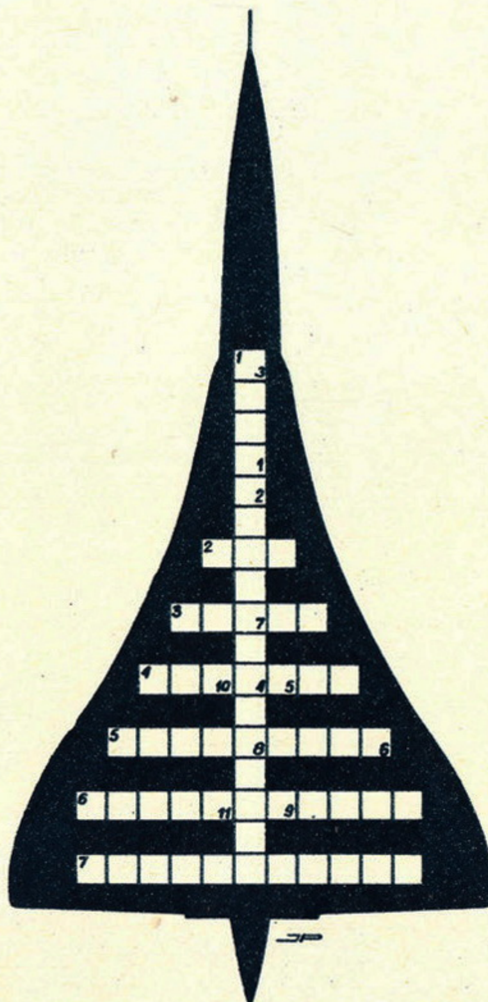
Po prawidłowym rozwiązaniu krzyżówki, litery znajdujące się w oznaczonych liczbami polach, czytane kolejno od 1 do 11, dadzą dodatkowe hasło.

Znaczenie wyrazów:

Pionowo: 1 — sport spadochronowy. **Poziomo:** 2 — polska organizacja młodzieżowa; 3 — przedwojenny szybowiec szkolny; 4 — statek latający, napędzany silnikiem rakietowym; 5 — linie lotnicze NRD; 6 — samolot odrzutowy, 7 — przezroczysta osłona otwartej kabiny pilota.

Wśród Czytelników, którzy do dnia 10 stycznia 1970 r. nadeślą prawidłowe rozwiązania, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania prosimy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach**, z dopiskiem „Krzyżówka".





SZKOLENIE LOTNICZE

Jacek Nowak — Poznań, Stefan Zejda — Tomaszów Maz., Bogdan Nosarzewski — Strzegow, pow. Mława, Stanisław Swatek — Wiązownica, pow. Staszów, Sławomir Czajkowski — Będzin, Bronisław Moskwik — Rzyki, pow. Andrychów, Andrzej Prusaczyk — Czerwonka, pow. Biskupiec Reszelski, Czesław Pietruszka — Gdańsk, Andrzej Wasilewski — Osjaków, pow. Wieluń, Małgorzata Jackiewicz — Skierniewice. Odpowiadamy na pytania dotyczące szkolenia lotniczego.

Podstawowe szkolenie lotnicze, szybowcowe i spadochronowe rozpocząć można w każdym aeroklubie regionalnym. Kandydaci na szkolenie odpowiadać powinni m. in. następującym wymaganiom: wiek co najmniej 16 lat, uczęszczanie do szkoły średniej zapewniającej maturę (liceum lub technikum) lub świadectwo dojrzałości (na szkolenie spadochronowe przyjmowani są także absolwenci ZSZ); pozwolenie rodziców (jeśli kandydat nie ukończył 18 lat); odpowiednie warunki zdrowotne (skierowanie na bezpłatne badania lotniczo-lekarskie wydaje aeroklub).

Kandydaci winni zgłaszać się bezpośrednio do najbliższego miejsca zamieszkania aeroklubu, gdzie uzyskają dokładne informacje co do sposobu załatwienia niezbędnych formalności związanych z przyjęciem do aeroklubu. Przypominamy, że aerokluby regionalne znajdują się we wszystkich miastach wojewódzkich (oprócz Koszalina) oraz w wielu miastach powiatowych. Oto niektóre z adresów: **Aeroklub Łódzki — Łódź, Lotnisko Lublinek; A. Warszawski — Warszawa, ul. Miedzeszyńska 4; A. Warmińsko-Mazurski — Olsztyn, Lotnisko; A. Krakowski — Kraków, Lotnisko; A. Śląski — Katowice, Lotnisko; A. Kielecki — Kielce, Lotnisko; A. Gdański — Gdańsk-Wrzeszcz, Lotnisko; A. Poznański — Poznań, ul. Niezłomnych 1.**

KALENDARZ LOTU

Bernd Wendisch — Radebeul (NRD). Kalendarzy Polskich Linii Lotniczych LOT na rok 1970 nie ma w sprzedaży rynkowej. Nie wysyła ich również „Skrzydlata Polska". Są to wydawnictwa reklamowe PLL LOT.

SPROSTOWANIE

W artykule Tadeusza Litwińskiego pt. „Przegląd spadochronów" zamieszczonym w numerze 46 „Skrzydlatej" z 16 listopada 1969 r. mylnie usytuowana została część rysunków czasz spadochronowych, w wyniku czego nie wszystkie opisy techniczne odpowiadają właściwym rysunkom. W opisie spadochronu D-1 zamiast określenia „w osłonie gładkiej" winno być „w osłonie długiej", zaś w danych technicznych spadochronu ST-5 s. 2 ilość klinów winna wynosić nie 3, lecz 28. Autora artykułu i Czytelników bardzo przepraszamy.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Anrzej Macko — Wrocław, ul. Wieczorka 126 A m. 7 odstąpi oprawne roczniki „Skrzydlatej Polski" z lat 1956, 1957 oraz 1959—1961.

Jerzy Gryc — Białystok, ul. Zaściańska 23/1 odstąpi wiele numerów „Skrzydlatej Polski", „Skrzydeł i Motoru" oraz „Wojskowego Przeglądu Lotniczego" z lat 1945—1966. Na żądanie wysyła wykaz posiadanych numerów do odstąpienia.

Poszukuje natomiast wielu innych niż posiadane numery tych samych czasopism lotniczych z lat 1945—1968.

Maria Piotrowska — Leszno Wlkp., ul. Bolesława Chrobrego 48 odstąpi większość numerów „Skrzydlatej Polski" z lat 1967—1969.

Kazimierz Osterczuk — Warszawa 22, ul. Żwirki i Wigury 1 a m. 15 poszukuje kompletnych roczników czasopisma „Skrzydła i Motor". W zamian oferuje plany modeli kartonowych z: 1. „Małego Modelarza" od 1958 r., 2. Wydawnictwa MON; 3. NRD; 4. Opracowań własnych.

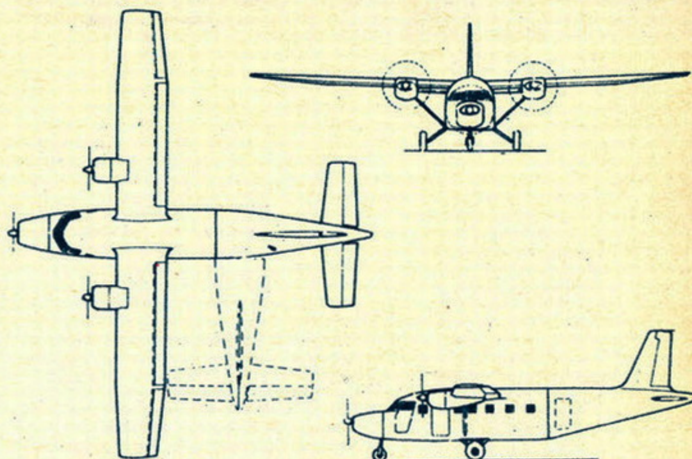
RAKIETA PO ŚWIECIE

SAMOLOT AMATORSKI

Młody Szwajcar Max Brugger zbudował w ciągu 14 miesięcy, w wyniku 300 h pracy, mały 1-miejscowy samolot amatorski „Kolibri", wzorowany nieco na „Jodelu". Profil płata NACA 23013. Konstrukcja drewniana z pokryciem płóciennym. Silnik samochodowy „Volkswagen" (1131 cm³) o mocy 25 KM. Ciężar własny samolotu — 179 kG. Prędkość max. — 150 km/h, prędkość przelotowa — 140 km/h, pułap — 3 250 m. Samolot lata. W 1970 r. ma być oblatana nowa wersja „Kolibri" z płatem dwudźwigarowym i silnikiem o mocy 40 KM.







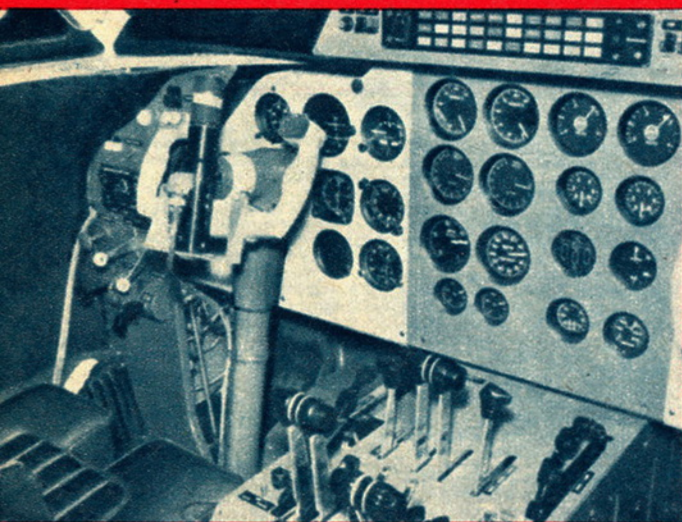
SAMOLOT TRZYSILNIKOWY

Włoskie ciągoty do samolotów 3-silnikowych znów ożywają. Zakłady Umbra opracowują projekt samolotu AUM-903, wyposażonego w 3 silniki turbośmigłowe TIO-720 BIA. Samolot ma mieć właściwości krótkiego startu i lądowania. W opracowaniu znajdują się trzy wersje: pasażerska dla 18 osób, desantowa dla 22 osób i sanitarna.

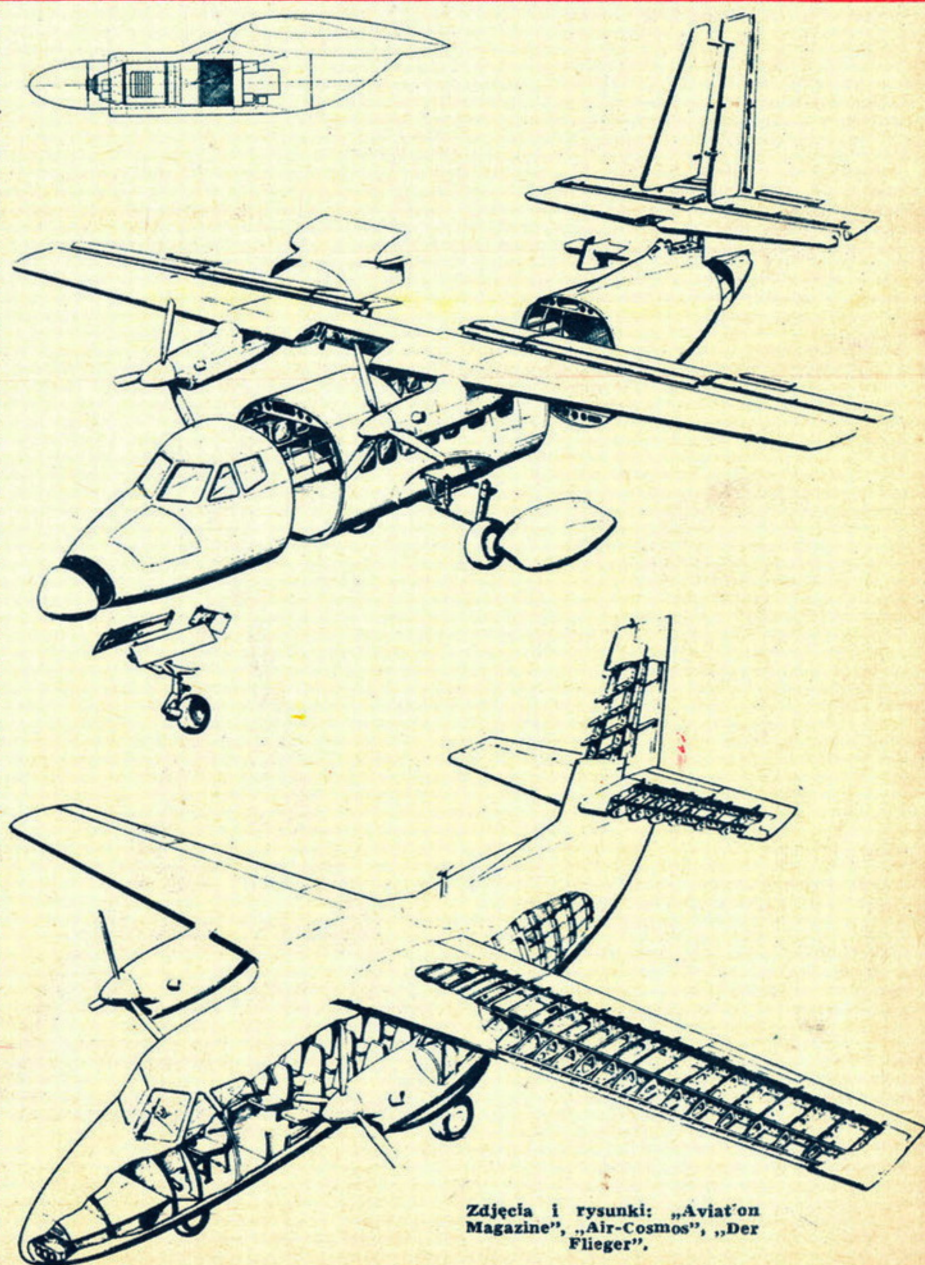
Rozpiętość — 19 m, długość — 14,8 m, wysokość — 5,4 m. Ciężar całkowity max. — 5 670 kG, ciężar użyteczny — 2 000 kG. Prędkość max. — 348 km/h, prędkość przelotowa — 320 km/h, start na 15 m — 320 m, lądowanie znad 15 m — 430 m.

NA KRÓTKIE TRASY

Przekroje perspektywiczne przedstawiają nowy (14 do 21-miejscowy) samolot pasażerski i dyspozycyjny CSRS, L-410 „Turbolet". Na górnym rysunku widzimy podział prefabrykacyjny, na dolnym — konstrukcję. W lewym górnym rogu — zabudowa silnika turbośmigłowego M-601A w gondoli podskrzydłowej. Na zdjęciach: wnętrze kabiny pilota oraz kabiny pasażerskiej z aparaturą pomiarową.







Zdjęcia i rysunki: „Aviation Magazine", „Air-Cosmos", „Der Flieger".



AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ



STYCZEŃ 1970



Dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jan Raczkowski. Zdjęcia: St. Jaśko (2)

Jesteśmy żywotnie zainteresowani dalszym rozwojem Aeroklubu

(Przemówienie Dowódcy Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. JANA RACZKOWSKIEGO wygłoszone na IX Krajowym Zjeździe Aeroklubu PRL).

Oddajemy do rąk naszych Czytelników specjalną wkładkę poświęconą zagadnieniom lotnictwa sportowego. Sądzimy, że publikacje Aeroklubu PRL i artykuły szkoleniowo-sportowe, które znajdą miejsce w naszej wkładce, spotkają się z życzliwym przyjęciem przez działaczy i pilotów, że pomogą im w dalszej, skuteczniejszej działalności na rzecz rozwoju lotnictwa sportowego. Wkładki poświęcone tematyce Aeroklubu PRL zamierzamy wydawać w zasadzie raz na miesiąc przy współpracy z APRL.

REDAKCJA

Szanowni Towarzysze, Delegaci!

Z okazji IX Zjazdu Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Minister Obrony Narodowej generał broni Wojciech JARUZELSKI w imieniu własnym i kierownictwa Ministerstwa Obrony Narodowej polecił mi przekazać Towarzyszom serdeczne pozdrowienia i życzyć Zjazdowi owocnych obrad.

Czynię to z przyjemnością, dołączając do nich także pozdrowienia własne i najlepsze życzenia od lotników wojskowych.

Spotykamy się na kolejnym IX Krajowym Zjeździe APRL w gronie osób, których praca miała decydujący wpływ na całokształt działalności i osiągnięć tak ważnej społecznie organizacji, jaką jest Aeroklub PRL, organizacja wyższej użyteczności publicznej, organizacja wychowawcza, propagandowo-szkoleniowa i wojskowo-obronna.

Dlatego właśnie, że Aeroklub jest taką organizacją, lotnictwo wojskowe jest żywotnie zainteresowane dalszym jej rozwojem. My, lotnicy wojskowi, jesteśmy zainteresowani przyszłością Aeroklubu nie mniej niż aktyw, którego przedstawiciele uczestniczą w dzisiejszych obradach, nie mniej niż rzesze miłośników lotnictwa, wiążące swą osobistą przyszłość i swoje marzenia z działalnością Aeroklubu.

IX Zjazd jest ważnym wydarzeniem w życiu i działalności Waszej organizacji. Dokonujecie podsumowania wyników pracy za okres od poprzedniego Zjazdu, ustosunkowujecie się do wszystkiego co było pozytywne i co stanowiło braki w pracy APRL, wytyczacie kierunki dalszego rozwoju organizacji.

Rozpatrując całokształt problematyki Aeroklubu, ustosunkowując się do wniosków i postulatów, przedstawianych przez poszczególne piony (zainteresowane instytucje), a szczególnie biorąc pod uwagę, że APRL jest organizacją paramilitarną, uważamy, że prymat należy się tym sprawom, które są najważniejsze z punktu widzenia obronności kraju.

Jestem przekonany, że aktyw organizacji potrafi ustalić ten prymat w ramach potrzeb i zadań szczegółowych.

Wierzymy, że taki aktyw, jakim szczyci się Aeroklub potrafi w sposób maksymalny wykorzystać te wszystkie warunki, jakie tkwią w jego doświadczeniu i zapale, w popularności lotnictwa wśród społeczeństwa i młodzieży, popularności wypływającej z pięknych tradycji polskiego lotnictwa.

Sądzę, że najlepszym forum dla wnikliwej oceny osiągnięć i braków, ustalenia zadań, wynikających tak z doświadczeń organizacji jak i potrzeb, wreszcie ze znanej nam sytuacji politycznej w świecie, jest właśnie Krajowy Zjazd. Tym bardziej, że obecna sytuacja międzynarodowa nie może napawać nas zbytnim optymizmem.

Imperializm permanentnie stosuje swą politykę selektywnego współistnienia, ograniczania i wypierania wpływów socjalizmu, tłumienia walki narodowowyzwoleńczej, nie przebierając przy tym w środkach. Nie ma i trudno się spodziewać zmiany zasadniczych celów polityki imperializmu. Zmienia się co najwyżej stosownie do okoliczności taktykę.

Stare, przeżyte hasła z okresu „zimnej wojny" zastępuje się nowymi, które mają zmylić i załagodzić nieprzychylne reakcje światowej opinii publicznej.

W dalszym ciągu toczy się wojna w Wietnamie, sytuacja na Bliskim Wschodzie nadal grozi światu kon-

CIĄG DALSZY NA STR. II

CZEKA NAS NIEŁATWA DROGA...

(Wystąpienie prezesa Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. WŁADYSŁAWA JAGIEŁŁY na IX Krajowym Zjeździe APRL)



Prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło.

SZANOWNI OBYWATELE DELEGACI!

W imieniu nowo wybranego Zarządu Głównego Aeroklubu PRL pragnę wyrazić podziękowanie za powierzenie nam zaszczytnego, a jednocześnie jakże odpowiedzialnego i trudnego zadania — kierowania pracą naszego stowarzyszenia w następnej kadencji. Zdajemy sobie sprawę, że droga jaka nas czeka nie będzie łatwa. Postawione przez Zjazd zadania są wyjątkowo trudne. wymagać będą wzmożonego wysiłku organizacyjnego i przezwyciężenia wielu przeszkód, niekiedy przekraczających możliwości naszego działania.

Wyjątkowo trudnym problemem — decydującym o dalszym pomyślnym działaniu Aeroklubu PRL — jest problem sprzętowy. Rozwiązanie tego problemu — jest koniecznością życiową naszego Stowarzyszenia. Jesteśmy pełni niezachwianej wiary, że nasze władze państwowe, które tak wysoko oceniają działalność Aeroklubu PRL i które okazują nam tyle zrozumienia i codziennego poparcia, przyjdą nam tu ze skuteczną pomocą.

Możemy z tego miejsca zapewnić naszą władzę ludową, że za tę pomoc odwzajemnimy się wzmożonym wysiłkiem szkoleniowym i wychowawczym, przygotowując naszą utalentowaną młodzież tak do zaszczytnej służby w szeregach ludowego Lotnictwa Polskiego, Wojsk Powietrzno-Desantowych, jak również do godnego reprezentowania naszej Ojczyzny w lotniczym sporcie wyczynowym.

Zarząd Główny Aeroklubu PRL jest głęboko przekonany, że tak jak dotychczas znajdzie w swojej działalności szeroką pomoc i oparcie w lotniczym aktywie społecznym. Wyjątkowo wysoko cenimy sobie ten aktyw, pełen młodzieżowego zapału, zaangażowania i entuzjazmu dla pracy w naszej organizacji.

Pragniemy i będziemy czynić wysiłki, ażeby nasza organizacja powiększyła się o nowe zastępy ambitnej polskiej młodzieży, której drogie są tradycje i sława polskich skrzydeł, a która chciałaby je pomnażać na skrzydłach szybowców, samolotów szkolnych i nowoczesnych odrzutowców naszego ludowego lotnictwa polskiego. Będziemy się starali stworzyć jej ku temu wszelkie możliwości. Będziemy czynić wysiłki, ażeby powierzonym nam majątkiem w postaci setek szybowców, samolotów i innego sprzętu, racjonalnie i oszczędnie gospodarować. Lotnictwo jest drogą dziedziną działalności, dlatego też celowość każdego przedsięwzięcia musi być wyjątkowo rozważnie kalkulowana i decydowana.

SZANOWNI DELEGACI!

Wysunięte przez Was w czasie dyskusji postulaty i wnioski będą skrupulatnie zebrane, przestudiowane, a następnie uruchomiona zostanie, na różnych szczeblach, ich realizacja. Musimy zdawać sobie jednak sprawę, że nie wszystkie one będą mogły być zrealizowane. Będziemy się starali, nie szczędzili wysiłku, ażeby zrealizować przede wszystkim te, które decydują o dalszej statutowej działalności naszej organizacji.

SZANOWNI DELEGACI!

W imieniu nowo wybranego Zarządu Głównego i własnym proszę Was o przekazanie aktywowi lotniczemu naszych aeroklubów serdecznego podziękowania za dotychczasowy wkład pracy. Jednocześnie zwracamy się do nich z gorącym apelem o dalsze pomnażanie dorobku naszej organizacji, o wspólne realizowanie uchwalonych przez Zjazd zadań, służących dalszemu rozwojowi Aeroklubu PRL, a przede wszystkim służących umacnianiu obronności naszej socjalistycznej Ojczyzny.



Na IX Krajowym Zjeździe Aeroklubu PRL, Dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jan Raczkowski otrzymał odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. Wręcza — pełniący obowiązki prezesa APRL, Jan Antoniszczak.

CIĄG DALSZY ZE STR. I

fliktem, którego skutki trudno przewidzieć. Możliwości pokojowe rozwiązania tych konfliktów są nadal jeszcze odległe.

Wojna psychologiczna, nieodłączna polityce imperializmu, nasila się przyjmując wciąż nowe formy. Trzeba je poznawać i przeciwdziałać im w sposób zdecydowany. Współczesne działania bojowe posiadają wiele nowych aspektów, w których coraz większą rolę odgrywa czynnik jedności moralno-politycznej narodu i jego psychicznej odporności.

Sądzę, że trzeba pamiętać o tej sytuacji, nakreślając zadania i układając plany działania Aeroklubu na najbliższe lata, określając na równi z zadaniami szkoleniowymi — zadania ideowo-wychowawcze i propagandowe. Wpływa na to fakt, że pojęcie obronności kraju rozszerza się, przestaje być sprawą dotyczącą ściśle i tylko wojska, siły i gotowości bojowej armii, lecz staje się obowiązkiem każdego obywatela.

Warto przypomnieć o tej znanej prawdzie właśnie tu, na forum Zjazdu takiej organizacji, która świadczy bezpośrednie usługi na rzecz obronności kraju.

A zatem potrzebą chwili staje się konieczność położenia większego nacisku na patriotyczne wychowanie członków organizacji, polepszenie skuteczności ideowego oddziaływania na młodzież. Jedną ze skutecznych dziedzin takiego oddziaływania jest propaganda lotnictwa polskiego i jego tradycji.

Aktualna sytuacja wydaje się być korzystna. Obchodzimy 50-lecie lotnictwa sportowego w Polsce, bilans tego półwiecza jest dla naszego lotnictwa imponujący, znaczą go liczne sukcesy w skali światowej. Myślę, że w gronie osób, wśród których znajdują się współtwórcy tych sukcesów, nie ma potrzeby przypominać poszczególnych zwycięstw odnoszonych przez reprezentantów Polski. Sądzę jednak, że warto zwrócić uwagę na konieczność wykorzystania tych wszystkich faktów w pracy wychowawczej z młodzieżą i propagandzie lotnictwa wśród społeczeństwa.

IX Krajowy Zjazd odbywa się w roku 25-lecia Polski Ludowej. Aeroklub, lotnictwo sportowe dokonało w tym ćwierćwieczu bardzo wiele. Lecz jeżeli jest prawdą ogólną, że to, czego mamy dokonać jest jeszcze trudniejsze od tego, co zrobiliśmy dotychczas, to prawda ta odnosi się do każdej dziedziny, a więc także do przyszłości Aeroklubu.

Przed nami nowe zadania. Wskazał je V Zjazd naszej Partii, wskazują kolejne plenarne posiedzenia Komitetu Centralnego. One wytyczają kierunki i ogólny rytm pracy całego narodu. Do tego rytmu trzeba dostosować działalność społeczną Aeroklubu. Oczywiście trudno jest wymagać idealnych warunków pracy: nie wszystko przecież zostało zrobione, nie wszystkie trudności zostały usunięte. Pozostało ich jeszcze bardzo wiele i bardzo poważnych.

Dzisiejszy Zjazd zastanawia się nad tym, której spośród wielu dziedzin działania organizacji należy się prymat. Pytanie to stawia przed sobą cały aktyw, a nowo wybrany Zarząd Główny będzie je wypracowywał zgodnie z ustaleniami tego Zjazdu.

Wydaje się, że można by ustalić następujące zestawienie zasadniczych kierunków działania:

Przede wszystkim rozszerzenie frontu patriotycznego wychowania młodzieży. Uczyć ją nie tylko lotnictwa w sensie techniki latania, lecz równocześnie z rozwijaniem miłości do lotnictwa, do jego historii, do tradycji — ukazywać perspektywy, kształtować współodpowiedzialność za losy kraju, ze jego siłę i rozwój. Cały naród, nasza partia robi wszystko, aby wychować naszą młodzież na gorących patriotów, oddanych bez reszty sprawie socjalistycznego budownictwa, ludzi światłych, odważnych i bezkompromisowych bojowników w walce z trudnościami i przeciwnościami.

Jest sprawą znaną i oczywistą, że proces wychowania jest bardziej złożony i długotrwały, niż procesy dydaktyczne związane z nauką latania, czy techniką skoków spadochronowych. Dlatego musi być bardziej systematyczny i uporczywy, musi być prowadzony przez całą kadrę, przez cały aktyw Aeroklubu.

W tej wychowawczej działalności szerzej sięgajmy po te specyficzne możliwości, jakich dostarcza organizacja lotnicza. Dla popularyzacji lotnictwa wśród młodzieży wiele już zdziałali ludzie starsi i doświadczeni lotnicy, ta część aktywu lotniczego, która zgrupowana jest w Kołach Seniorów Lotnictwa. Ale nie do wszystkich tych ludzi, którzy są żywą historią polskich skrzydeł, zdołaliśmy już dotrzeć, wciąż jeszcze nie jest w pełni wykorzystany ten wielki wychowawczy kapitał, jaki posiadają ludzie zasłużeni dla polskiego lotnictwa i jego dotychczasowego rozwoju. Nie składając spraw wychowania młodzieży wyłącznie w ręce Seniorów Lotnictwa, trzeba szukać maksymalnych możliwości włączenia się ich do szerokiej pracy popularyzatorskiej i wychowawczej.

Możliwości jest wiele i bardzo różnorakich.

Innym pozytywnym objawem działalności propagandowej na rzecz lotnictwa jest inicjatywa grona aktywu, idąca w kierunku nadania propagandzie lotnictwa formy zorganizowanej. Postuluje się założenie Klubu Twórców Lotniczych przy Aeroklubie. Nie wchodząc bliżej w sprawy organizacyjno-statutowe tej proponowanej komórki, wydaje się, że samej idei należy przyklasnąć i poprzeć ją.

Najlepszą jednak propagandą lotnictwa jest popularyzacja osiągnięć i lotniczych wyników sportowych oraz masowość oddziaływania na młodzież. Uważam, że objęcie szkoleniem w Kołach Lotniczych większej ilości młodzieży niż dotychczas i odpowiednie sterowanie dopływem uzdolnionych, młodych ludzi do wyczynu sportowego i do lotniczych szkół zawodowych, jest sprawą godną największej uwagi. Bez rozwinięcia tej tak bardzo odpowiedzialnej pracy nie można oczekiwać w przyszłości takich sukcesów, na jakie liczy zarówno Aeroklub jak i całe polskie lotnictwo.

Wydaje się więc, że godnymi zastanowienia są kwestie dotyczące lepszego organizacyjnie wykorzystania istniejącej bazy szkoleniowej, doświadczonych kadr instruktorskich. Zarząd Główny zapewne spotka się z palącą potrzebą takiego zorganizowania działalności szkoleniowej, aby do lotnictwa przyciągnąć młodzież również z mniejszych ośrodków, młodzież robotniczą i wiejską.

W niektórych dziedzinach działalności sportowej Aeroklubu tak się złożyło, że po sukcesach przyszły niepowodzenia. Przy dotychczasowych tradycjach naszych zwycięstw w sporcie lotniczym, brak sukcesów traktowany być może i jest zresztą jak niepowodzenie. Nasi konkurenci okazali się lepiej przygotowani. Splot przesłanek, jaki na przykład zaistniał w szybownictwie, zaniepokoił opinię publiczną.

Jest to z całą pewnością ważne zagadnienie, które jako problem ważny staje przed nowo wybranym Zarządem Głównym. Zdajemy sobie wszyscy sprawę z tego, że nie jest łatwo znaleźć wyjście z tej sytuacji. Można, jak sądzę, liczyć na to, że uczynione zostanie wszystko, aby stan ten poprawić. Niezależnie jednak od stopnia trudności istnieje przecież i będzie istniała działalność szkoleniowa.

Aeroklub jest zapleczem i źródłem rezerw dla lotnictwa zawodowego, a więc organizacją, która ma bezpośrednie znaczenie dla obronności kraju. Stąd także doceniane zresztą zadania podtrzymywania w kondycji lotniczej grupy pilotów rezerwy, pilotów potrzebnych dla OTK. Sprawa ważna z punktu widzenia potrzeb wynikających z sytuacji politycznej, lecz trudna z punktu widzenia możliwości Aeroklubu.

Wreszcie jedną z zasadniczych dziedzin działania Aeroklubu jest szkolenie kandydatów do lotniczych zawodowych szkół wojskowych i wojsk powietrzno-desantowych. Rozwijanie tej strony działalności, ulepszanie jej tak, aby można było zaspokoić potrzeby wojska, jest określone wyraźnie w programie działania Aeroklubu.

Wojsko w miarę swoich możliwości pomagało i nadal będzie pomagać w rozwiązaniu wielu poważnych i palących kwestii. Szukać będziemy wspólnie z Zarządem Głównym możliwości rozwiązania tych trudności, które się nawarstwiły i które są ważne z punktu widzenia zadań stojących przed aeroklubem. Mam na myśli szczególnie kłopoty związane ze sprzętem.

Zarząd Główny stanie z całą pewnością wobec konieczności wypracowania nowej polityki sprzętowej. Koncepcyjne rozpracowanie tej generalnej, tak trudnej sprawy sprzętu, Zarząd Główny Aeroklubu przy pomocy Wojsk Lotniczych przyjąć musi na siebie, jako punkt wyjścia traktując przemysł krajowy, z rozliczeniem na ostateczne rozwiązanie tego trudnego problemu za kilka lat. W okresie przejściowym — nie widzę innego wyjścia — wypadnie zaostrzyć reżim oszczędności resursów, z ustaleniem prymatu potrzeb. Lepsza konserwacja i eksploatacja posiadanego sprzętu staje się w naszych warunkach bezwzględną koniecznością.

Nie jest wykluczone, że nawet na rzecz szkolenia trzeba będzie zrezygnować z niektórych imprez. Naturalnie nie myślę tu o samolotowych mistrzostwach świata w akrobacji w Anglii — będziemy robili wszystko, żeby pomóc w załatwieniu zakupu Zlinów-526F, nie myślę również o szybowcowych mistrzostwach świata w USA.

Towarzysze Delegaci!

Kończąc swe wystąpienie, w którym zaledwie zasygnalizowałem istnienie kilku problemów w pracy Waszej organizacji, pragnę podziękować dotychczasowemu Zarządowi Głównemu, Delegatom na Zjazd i wszystkim członkom Aeroklubu za to, co dotychczas uczynili w sprawie obronności kraju, w sprawie rozwoju pięknego sportu lotniczego, w sprawie popularyzacji lotnictwa.

Życzę nowo wybranemu przez Was Zarządowi Głównemu osiągnięć w realizacji statutowych zadań organizacji we wszystkich dziedzinach działania, szczególnie zaś w pracy wychowawczej z młodzieżą.

Muszę przyznać, że nowo wybrany Zarząd Główny nie będzie miał zadań łatwych. Jestem jednak głęboko przekonany, że szeroki aktyw społeczny organizacji, jego doświadczenie, zapał i oddanie sprawom rozwoju lotnictwa sportowego pozwolą Wam pozytywnie rozwiązać te zadania, jakie stoją obecnie przed Aeroklubem PRL. My, lotnicy wojskowi, będziemy Wam pomagali.

Niech Wasza praca przynosi chwałę naszej Ojczyźnie, pomnaża chlubne tradycje lotnictwa polskiego.

Życzę owocnych, twórczych obrad.

IX Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL, obradujący w Warszawie w dniu 7.XII.1969 r., po wysłuchaniu sprawozdań Zarządu Głównego, Głównej Komisji Rewizyjnej i Sądu Koleżeńskiego oraz przeprowadzonej dyskusji, stwierdza dalszy organizacyjny postęp w działalności Stowarzyszenia, sprzyjającej rozwojowi lotnictwa sportowego.

Znajduje to swój wyraz w szczególności:

1) w realizacji uchwał i wytycznych naszej Partii — kierowniczej siły narodu. Przejawiało się to w zdecydowanym potępieniu sił rewizjonistycznych, eliminowaniu ich oddziaływania na terenie lotnictwa sportowego;
2) w dalszym wzbogaceniu treści internacjonalistycznego i patriotycznego wychowania członków Aeroklubu PRL, pogłębionym szeroką akcją czynów społecznych z okazji V Zjazdu PZPR, 25-lecia PRL i 50-lecia lotnictwa sportowego;
3) w doskonaleniu form i treści pracy ideowo-wychowawczej Stowarzyszenia, kształtujących zaangażowane postawy członków i kadry w jej oddziaływaniu lotniczym na społeczeństwo, a szczególnie na młodzież;
4) w pomyślnym wykonaniu zadań szkoleniowo-sportowych, a w tym związanych z obronnością kraju, przy bardziej efektywnym wykorzystaniu bazy techniczno-lotniczej, mimo bardzo trudnej sytuacji sprzętowej;
5) w utrzymaniu wysokiej pozycji Aeroklubu PRL w międzynarodowej działalności lotnictwa sportowego.

Działalność Aeroklubu PRL w okresie kadencji zyskała uznanie władz państwowych, co znalazło odbicie w nadaniu wysokich odznaczeń państwowych i społecznych działaczom lotnictwa sportowego.

UCHWAŁA

IX KRAJOWEGO ZJAZDU AEROKLUBU PRL

IX Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL, akceptując działalność naczelnych władz Zarządu Głównego minionej kadencji, zaleca nowo wybranemu Zarządowi Głównemu kontynuowanie wysiłków nad dalszym doskonaleniem form, organizacji i treści zarządzania, celem wyeliminowania braków i słabości, jakie ujawniły się w działalności Stowarzyszenia.

Aprobując wnioski zawarte w materiałach sprawozdawczych i dyskusji, IX Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL w oparciu o nowy Statut Stowarzyszenia nakreśla następujące główne kierunki działania na okres kolejnej kadencji:

w dziedzinie społeczno-organizacyjnej

— kontynuować dalsze prace w zakresie doskonalenia struktury organizacyjnej Stowarzyszenia, zgodnie z nowymi postanowieniami statutowymi;

— dalej podnosić rangę czynnika społecznego poprzez umocnienie roli zarządów aeroklubów, komisji i sekcji specjalistycznych, jako organu doradczego kierownictwa Aeroklubu PRL;

— nadać organizacji charakter masowy z położeniem akcentu na młodzież oraz rozszerzyć patronaty zakładów przemysłowych i innych instytucji nad lotnictwem sportowym.

w pracy ideowo-wychowawczej i propagandowej

— rozszerzyć zakres lotniczego oddziaływania na społeczeństwo, a zwłaszcza młodzież, poprzez dalsze doskonalenie form i treści współdziałania z organizacjami społecznymi i młodzieżowymi, wykorzystując między innymi działaczy Klubu Seniorów Lotnictwa:

— zacieśniać współpracę z właściwymi instancjami partyjnymi w przedmiocie stałej troski o sprawy lotnictwa sportowego;

— objąć oddziaływaniem propagandowym młodzież z terenu całego kraju dla powszechnej rekrutacji kandydatów do lotnictwa, poprzez doskonalenie programów pracy w Kołach Lotniczych i Lotniczych Drużynach Harcerskich działających w szkołach, zakładach pracy i innych środowiskach, ze szczególnym uwzględnieniem środowisk robotniczo-chłopskich;

— rozszerzać front patriotycznego i internacjonalistycznego wychowania młodzieży. W pracy ideowo-wychowawczej i szkoleniowej wzorować się na postępowych tradycjach walki o narodowe i społeczne wyzwolenie. Zaszczepiać młodzieży kult pięknych tradycji lotniczych;

— dla skutecznej realizacji nakreślonego programu podnieść rangę działalności społecznej i politycznej zarówno na szczeblu centralnym jak i w jednostkach terenowych.

w działalności szkoleniowo-obronnej

— doskonalić formy i metody pracy w dziedzinie przygotowania młodzieży do odbycia służby wojskowej dla potrzeb Sił Zbrojnych;

— wypracować i doskonalić przedsięwzięcia dotyczące udziału lotnictwa sportowego w systemie obrony terytorialnej kraju;

— angażować kadry rezerwy lotniczej do działalności społeczno-obronnej.

w dziedzinie rozwoju sportu lotniczego

— zapewnić równomierny rozwój wszystkich dyscyplin sportu lotniczego, z jednoczesnym zwiększeniem intensywności i ekonomiczności procesów szkolenia i treningu, w celu uzyskania optymalnych wyników i wzrostu wysokiego wyczynu sportowego, z jednoczesnym wprowadzeniem ścisłych kryteriów awansu pilotów;

— rozwijać wyczyn lotniczy we wszystkich dziedzinach sportu lotniczego, w zakresie gwarantującym uzyskiwanie najwyższych rezultatów na arenie międzynarodowej;

— stworzyć warunki dla stałego dopływu młodzieży do kadry narodowej oraz kadry instruktorskiej wszystkich dyscyplin lotniczych;

— usprawnić organizację i bezpieczeństwo latania, podnosząc kwalifikacje dydaktyczno-wychowawcze kadry instruktorskiej. Wydać bezwzględną walkę wszelkiemu świadomemu łamaniu dyscypliny lotniczej;

— ująć we właściwe ramy organizacyjne i rozwijać kontakty sportowe z bratnimi organizacjami lotniczymi krajów socjalistycznych, mając na względzie uzyskanie tą drogą wymiany doświadczeń.

w zakresie zabezpieczenia technicznego i gospodarki Stowarzyszenia

— poczynić odpowiednie przedsięwzięcia dotyczące poprawy sytuacji materiałowo-sprzętowej, powołując w tym celu specjalistyczny zespół roboczy;

— w oparciu o pełną analizę wykorzystywania obiektów lotniskowych ustalić program inwestycyjno-remontowy, określając priorytety dla poszczególnych obiektów;

— stale usprawniać działalność w zakresie prawidłowego ukierunkowania zakupów sprzętu lotniczego;

— przestrzegać zasady oszczędnego gospodarowania środkami finansowo-materiałowymi na każdym odcinku i szczeblu działalności i zarządzania; wzmóc troskę o powierzone mienie społeczne oraz stale dążyć do wzrostu dochodów własnych Stowarzyszenia.

Zjazd zaleca Zarządowi Głównemu powołanie na szczeblu Aeroklubu PRL zespołu lotniczo-partyjnego oraz poczynienie jak najdalej idących starań celem włączenia go w skład komisji problemowych Komitetu Centralnego naszej Partii.

Komisja zdaje sobie sprawę, że nie ujęto w wyczerpujący sposób wszystkich wniosków i postulatów zgłoszonych przez delegatów na IX Zjeździe. Istotne wnioski, poruszone na Zjeździe, znajdą się w protokole zebrania. Wnioski te stanowić będą podstawę pracy nowo wybranego Zarządu Głównego.

Zaleca się również nowo wybranemu Zarządowi Głównemu stałą troskę o poprawę warunków socjalno-bytowych oraz bezpieczeństwa i higieny pracy etatowych i społecznych pracowników lotnictwa sportowego.

Jednocześnie Zjazd zwraca uwagę nowych władz na konieczność stałego podnoszenia dyscypliny wewnątrzorganizacyjnej wśród członków Stowarzyszenia i na egzekwowanie tej dyscypliny przez instancje organizacyjne wszystkich szczebli. Wiąże się z tym również zagadnienie ostatecznej likwidacji zaległości w opłacaniu składek członkowskich.

IX Krajowy Zjazd Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej wyraża przekonanie, że w czekającym nas okresie działalności Stowarzyszenie jeszcze lepiej realizować będzie cele i zadania wynikające ze Statutu i ustaleń władz państwowych, że praca ogółu działaczy, członków i pracowników Aeroklubu PRL służyć będzie jak najlepiej sprawie budowy socjalizmu i wzrostowi obronności naszej Ojczyzny — Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

IX KRAJOWY ZJAZD AEROKLUBU PRL
Warszawa, 7 grudnia 1969 r.

ODZNACZENIA I WYRÓŻNIENIA W AEROKLUBIE PRL

W czasie obrad IX Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL, 7 grudnia 1969 r. w Warszawie, którego przebieg miał szczególnie uroczysty charakter w związku z 50-leciem lotnictwa sportowego w Polsce, kilkudziesięciu działaczy i pracowników Aeroklubu PRL wyróżnionych zostało odznaczeniami państwowymi, aeroklubowymi, Związku Młodzieży Socjalistycznej i dyplomami FAI.

Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski otrzymali: Inż. Antoni **CHOJCAN** (Wrocław), Marian **GOŁĄBEK** (Krosno), Mieczysław **HAJCZUK** (Włocławek), doc. dr med. Wacław **KORNASZEWSKI** (Wrocław), Jan **MARCINIAK** (Warszawa), Wojciech **MATZ** (Łódź), Franciszek **RUTKOWSKI** (Toruń), mgr inż. Marian **WIŚNIEWSKI** (Warszawa).

Złoty Krzyż Zasługi otrzymali: Tadeusz **DZIADAK** (Włocławek), Roman **PRZEPIÓRA** (Rzeszów).

Srebrny Krzyż Zasługi otrzymali: Mgr inż. Zdzisław **REGUŁA** (Poznań), mgr inż. Wiesław **STAFIEJ** (Bielsko-Biała).

Srebrne Medale „Za Zasługi dla Obronności Kraju" otrzymali:
Bolesław **AHL** (Grudziądz), inż. Tadeusz **GAJDA** (Bielsko-Biała), mgr Roman **JAWOROWSKI** (Kraków), Medard **KONIECZNY** (Warszawa), Władysław **KUCZERA** (Jelenia Góra), doc. dr inż. Aleksander **KWIECIŃSKI** (Gliwice), mgr Franciszek **MULARSKI** (Włocławek), Erwin **ORSZTYNOWICZ** (Toruń), mgr inż. Zdzisław **REGUŁA** (Poznań), mgr Stanisław **SIEWIERSKI** (Szczecin), mgr Józef **TRZEPIZUR** (Częstochowa), Jan **ANTONISZCZAK** (Kraków), Julian **BUCZAK** (Wrocław), mgr Julian **BURDZEL** (Rzeszów), mgr inż. Zygmunt **FRANASZCZUK** (Gdańsk), doc. Henryk **GORKA** (Krosno), Michał **KIC** (Stalowa Wola), mgr inż. Wiktor **LEJA** (Warszawa), Stanisław **SKALSKI**, mgr inż. Ryszard **WITKOWSKI** (Warszawa), Adam **ZIENTEK** (Bielsko-Biała), inż. Jan **ZWIERZYNSKI** (Warszawa).

Odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego" otrzymali następujący dostojni opiekunowie i działacze Aeroklubu PRL:

gen. dyw. pil. Jan **RACZKOWSKI**, gen. bryg. nawig. Władysław **JAGIEŁŁO**, gen. bryg. pil. Tadeusz **KREPSKI**, płk mgr Eugeniusz **MISZCZUK**, płk pil. Stanisław **SKALSKI**, płk mgr Tadeusz **ZIELIŃSKI** (Warszawa), mgr Franciszek **DOROBEK** (Płock), Stanisław **DURAJ** (Szczecin), mgr Tadeusz **DYMEK** (Słupsk), inż. Tadeusz **GAJDA** (Bielsko-Biała), Henryk **KORNIAK** (Stalowa Wola), mgr Sławomir **KWIATKOWSKI** (Katowice), mgr Zbigniew **RYNOWIECKI** (Ostrów Wlkp.).

Odznaczenia im. Janka Krasickiego, na mocy uchwały ZG ZMS, otrzymali:

złote, mgr inż. Zygmunt **FRANASZCZUK** (Gdańsk) i Władysław **KITRYS** (Bydgoszcz));

srebrną: Zdzisław **KONIK** (Zielona Góra);

brązową: Krystyna **SZYMAŃSKA** (Kraków).

Medale APRL im. Czesława Tańskiego otrzymali:

za rok 1967 — Franciszek **KĘPKA**, jr. (Bielsko-Biała);

za rok 1968 — mgr inż. Władysław **OKARMUS** (Bielsko-Biała).

Dyplomy Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) otrzymali:

za 1967 r. — mgr inż. Władysław **OKARMUS** (Bielsko-Biała), inż. Antoni **CHOJCAN** (Wrocław), mgr inż. Julian **BOJANOWSKI** (Warszawa);

za 1968 r. — mgr inż. Władysław **NOWAKOWSKI** (Bielsko-Biała), Stanisław **FEDYSZYN** (Bielsko-Biała), Tadeusz **REJNIAK** (Warszawa);

za 1969 r. — mgr Roman **JAWOROWSKI** (Kraków), mgr Czesław **ŁOJKO** (Białystok), Mieczysław **CZEMPIŃSKI** (Poznań).

Międzynarodowa Federacja Lotnicza — FAI nadała również w 1968 r. Dyplom Honorowy dla Zespołu — Centrum Szybowcowemu Aeroklubu PRL w Lesznie, w imieniu którego dyplom odebrał komendant Centrum Józef Dankowski.

KRONIKA



CZĘSTOCHOWA

W uroczystości zakończenia I Całorocznych Zawodów Szybowcowych o Puchar Redakcji „Gazety Częstochowskiej" udział wzięli: I sekretarz KM PZPR, poseł do Sejmu PRL Stanisław Jędras, I sekretarz KP PZPR Zdzisław Soluch, przewodniczący PPRN mgr inż. Jan Góg, szef działu szkolenia ZG APRL Zdzisław Plezia, rektor Politechniki Częstochowskiej doc. dr Jan Grajcar, zespół redakcji „Gazety Częstochowskiej", zaproszeni goście oraz uczestnicy zawodów.

Organizatorem zawodów była redakcja „Gazety Częstochowskiej" wspólnie z Aeroklubem Częstochowskim. Startowało 14 zawodników.

Zwycięzcą został 20-letni student Politechniki Częstochowskiej, Czesław Bednarski. Zdobył on 15 330 pkt. Zdobywcą drugiego miejsca został student V roku Politechniki Częstochowskiej — Marek Małolepszy, trzecie miejsce zajął Andrzej Tajchman.

Na uroczystości udekorowano wieloletnich działaczy Aeroklubu Częstochowskiego — Ludwika Antonowicza i Andrzeja Warklewicza, Brązowymi Medalami „Za Zasługi dla Obronności Kraju". Ludwik Antonowicz otrzymał ponadto odznakę „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego".

Józef Glanc

LESZNO

W Centrum Szybowcowym w Lesznie odbyła się uroczystość dekorowania dwunastu zasłużonych pracowników odznaczeniami państwowymi. Na uroczystość przybyli m. in. przewodniczący PPRN T. Dudziński i przewodniczący PMRN mgr K. Paszek.

Złote Krzyże Zasługi otrzymali: Janusz Kolanowski i Stanisław Cieślik.

Srebrne Krzyże Zasługi: Michał Adamczak, Grzegorz Waśkowiak i Jan Wróblewski.

Brązowe Krzyże Zasługi: Franciszek Olejniczak, Józef Boniak. Józef Merecz, Albin Plewa, Kazimierz Mikołajczyk, Mieczysław Wilczak i Ludwik Kurasiak.

Franciszek Olejniczak

LUBLIN

W Komitecie Wojewódzkim PZPR w Lublinie odbyło się uroczyste zebranie Zarządu Aeroklubu Lubelskiego, poświęcone podsumowaniu dotychczasowych osiągnięć. Zebranie zaszczycili swoją obecnością: kierownik wydziału propagandy KW PZPR Wiktor Chojnacki, sekretarz PWRN Edward Zając, przedstawiciele organizacji młodzieżowych i zakładów pracy.

W uznaniu zasług nad rozwojem sportów lotniczych na terenie Lubelszczyzny 11 pracowników Aeroklubu Lubelskiego udekorowano odznaczeniami państwowymi. Złoty Krzyż Zasługi otrzymał Mieczysław Opaliński. Brązowe Krzyże Zasługi: Andrzej Ciesielski, Stanisław Wałdowski, Tadeusz Kern, Janusz Stachowicz, Stanisław Plitnik, Jerzy Rachwał, Tadeusz Kassner, Stanisław Rejak Czesław Żydek i Marian Wiejak. Odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego", przyznane przez ZG APRL, otrzymali: Edward Zając, Tadeusz Tłuczkiewicz, Henryk Niemierski i Henryk Ćwikliński.

Anna Dziermagowska

OBRADY KOMISJI SZYBOWCOWEJ FAI



W dniach 13 i 14 listopada ub. r. odbyło się w Paryżu posiedzenie Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI.

W dniu 13.XI. odbyło się posiedzenie Biura Komisji. Do najbardziej dyskutowanych zagadnień zarówno na posiedzeniu biura, jak i na posiedzeniu plenarnym, należały propozycje organizatora SMŚ wprowadzenia nowego typu konkurencji szybowcowej: przelotu odległościowego na ograniczonej przestrzeni po linii łamanej w dowolnie wybieranych (wśród 4—7) punktach zwrotnych oraz propozycje NRD i ZSRR w sprawie sformułowania punktów 8.1.3. oraz 8.1.14 kodeksu sportowego i Regulaminu SMŚ, dotyczących udziału w Mistrzostwach oraz nagród.

W posiedzeniu plenarnym wzięły udział delegacje 21 krajów, przewodniczący organizacji OSTIV oraz Dyrektor Generalny FAI C. E. Hennecart. Z krajów socjalistycznych obecni byli przedstawiciele ZSRR, Polski, NRD, Czechosłowacji i Rumunii.

Po przyjęciu protokołu z poprzedniego posiedzenia, przedyskutowano projekt nowej redakcji części 3 kodeksu sportowego FAI, dotyczącej szybownictwa oraz projekt Regulaminu Szybowcowych Mistrzostw Świata w USA w r. 1970. Pierwszy z tych projektów został przed posiedzeniem rozesłany do dyskusji aeroklubom narodowym, natomiast projekt Regulaminu SMŚ został rozdany dopiero na posiedzeniu Komisji (CIVV), lecz okazał się być dokumentem niemal identycznym z rozesłanym uprzednio projektem kodeksu oraz jeszcze wcześniej rozesłanym projektem uproszczonej punktacji. Przed dyskusją na posiedzeniu plenarnym Biuro komisji przeanalizowało oba dokumenty, wprowadzając poprawki wynikające z nadesłanych uwag aeroklubów narodowych, w tym również uwzględniając prawie wszystkie propozycje Aeroklubu PRL.

Po obszernej dyskusji w sprawie nowej konkurencji, po wysłuchaniu wszystkich argumentów przeciw tej konkurencji przedstawionych przez przedstawicieli Polski, Szwajcarii, Austrii i Włoch oraz motywacji organizatora mistrzostw, który uzasadnia tę konkurencję możliwością dalszego kontynuowania przelotu odległościowego po łamanej trasie w przypadku nie przewidzianego zakrycia jednego z wyznaczonych punktów zwrotnych przez chmury burzowe lub front stacjonarny — w głosowaniu 13 głosami „za" oraz 6 „przeciw" — nowy typ konkurencji został zaakceptowany.

Natychmiast potem zostały jednak większością głosów przyjęte wnioski przedstawicieli Aeroklubu PRL oraz Aeroklubu Włoch, by:

a) taśma startu dla tej konkurencji odległościowej została otwarta dopiero w ustalonym czasie dla zapewnienia równych szans wszystkim zawodnikom oraz

b) by organizator został zobowiązany do zorganizowania tego typu konkurencji najpierw na treningu.

Komisja Szybowcowa FAI przyjęła również propozycje ZSRR, by w kodeksie sportowym zamieścić postanowienie dotyczące obowiązku wciągania flag narodowych 3 najlepszych zawodników oraz odegrania hymnu narodowego zwycięzcy w każdej klasie osobno. W powołaniu się na uchwałę konferencji generalnej FAI, Komisja Szybowcowa poparła również stanowisko zawarte w propozycji NRD, dotyczące konieczności zapewnienia przez organizatorów mistrzostw swobodnego (tj. bez żadnych ograniczeń) udziału w mistrzostwach każdemu z aeroklubów narodowych, które są członkami FAI.

Propozycja dotycząca ustanowienia nowej odznaki szybowcowej, a mianowicie rubinu lub czwartego diamentu — nie została przyjęta przez Komisję, natomiast przygotowywana jest na następne posiedzenie propozycja ustanowienia rubinów za jednokrotne lub trzykrotne uzyskanie wyczynu przekraczającego 80% rekordu międzynarodowego. Wydaje się, że taka propozycja może zyskać więcej zwolenników. Propozycja Aeroklubu PRL ustanowienia nowej kategorii rekordów kontynentalnych w szybownictwie rozważana była z zainteresowaniem, musi być jednak najpierw skierowana do Komisji Sportowej FAI.

Przedstawiciele USA poinformowali Komisje Szybowcową o stanie przygotowań do Szybowcowych Mistrzostw Świata w Marfa (Teksas). Prowizoryczne zgłoszenia z 22 krajów obejmują 80 szybowców, z których około 50 ma być wypożyczonych na terenie USA w drodze prywatnych umów z właścicielami. Pewne trudności zaistniały z zapotrzebowaniem na wypożyczenie 66 samochodów z zaczepami do holowania wozów transportowych. Ostateczny termin zgłoszeń wraz z regulaminową opłatą za udział upływa z końcem 1969 roku. Na mistrzostwach będą obowiązywać 4 kanały łączności radiowej i ścisła dyscyplina rozmów radiowych. Kontrola przelotu nad punktami zwrotnymi będzie wykonywana wyłącznie przy pomocy dwóch aparatów fotograficznych typu Kodak INSTAMATIC 104, zamontowanych na każdym szybowcu. Koszt jednego aparatu około 10 dolarów. Filmy w specjalnych kasetach mają być dostarczane bezpłatnie.

W ostatnim punkcie obrad dokonano wyboru przewodniczącego i biura Komisji Szybowcowej FAI. Przewodniczącym ponownie został A. Gehriger (Szwajcaria), wiceprzewodniczącymi — J. Bojanowski, S. Kunz, P. Wills, a sekretarzem W. Grandjean.

Mgr inż. JULIAN BOJANOWSKI



BIULETYN SPORTOWY APRL

nr nr 452, 453 i 454

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

REKORDY OGÓLNE

KLASA G-I (skoki spadochronowe pojedyncze)
Celność skoku z wysokości 1500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — dzień

Zbigniew DZIUS — Aeroklub Podkarpacki, Moderówka, dnia 12 maja 1969 r. — 0,08 m

Jerzy DUDEK — Aeroklub Podkarpacki, Moderówka, dnia 13 czerwca 1969 r. — 0,00 m

SZYBOWCOWY REKORD HOMOLOGOWANY

KLASA D-I (szybowce jednomiejscowe)
Odległość przelotu docelowego po trasie 200 km

Mieczysław KOZDRA — Aeroklub Wrocławski, na szybowcu typu „Foka-4" SP-2415, na trasie: Jałówka — Gocław 213 km, dnia 9 czerwca 1969 r. — 124,8 km/h

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

15 (739)	Józef Michta	— 4010 m, 312 km (3.11.1967)
16 (740)	Piotr Rudomino	— 5300 m, 340 km (29.01.1969)
17 (741)	Piotr Jędrysik	— 4000 m, 303 km (29.05.1969)
18 (742)	Jerzy Brański	— 3320 m, 505 km (6.06.1969)
19 (743)	Mieczysław Hajczuk	— 3100 m, 304 km (14.06.1969)
20 (744)	Wojciech Kowalski	— 4200 m, 326 km (15.06.1969)
21 (745)	Bogdan Ignaczewski	— 3030 m, 326 km (1.07.1969)
22 (746)	Tadeusz Kassner	— 3050 m, 322 km (11.07.1969)
23 (747)	Roman Rymarski	— 3090 m, 304 km (14.07.1969)
24 (748)	Stanisław Romanowski	— 3450 m, 342 km (31.07.1969)

DIAMENTY ZA PRZELOTY 500 km

1 (284)	Stanisław Drozdowski	— 508 km (26.06.1969)

DIAMENTY ZA PRZELOTY DOCELOWE 300 km

3 (875)	Andrzej Więckowski	— 310 km (20.08.1968)
4 (876)	Franciszek Ragankiewicz	— 304 km (23.05.1969)
5 (877)	Marian Makowski	— 310 km (28.05.1969)
6 (878)	Jerzy Grudziński	— 312 km (9.06.1969)
7 (879)	Paweł Domańczuk	— 312 km (9.06.1969)
8 (880)	Łucjan Grabiec	— 309 km (27.06.1969)

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

1 (3439)	Monika Boniak	— 5 h 54 min, 1900 m, 50 km (29.8.1968)
2 (3440)	Jerzy Wilkowski	— 5 h 18 min, 1400 m, 62 km (21.4.1969)
3 (3441)	Wacław Kierod	— 5 h 23 min, 1300 m, 105 km (11.5.1969)
4 (3442)	Zbigniew Wzorek	— 6 h 29 min, 1375 m, 155 km (11.5.1969)
5 (3443)	Barbara Baran	— 5 h 07 min, 1200 m, 73 km (23.5.1969)
6 (3444)	Stanisław Szymocha	— 5 h 55 min, 1650 m, 85 km (23.5.1969)
7 (3445)	Paweł Pawlak	— 5 h 43 min, 1540 m, 65 km (28.5.1969)
8 (3446)	Marek Paluchowski	— 5 h 46 min, 1425 m, 114 km (13.6.1969)
9 (3447)	Adam Dubiak	— 5 h 09 min, 1230 m, 114 km (13.6.1969)
10 (3448)	Zbigniew Kielak	— 5 h 38 min, 1075 m, 92 km (14.6.1969)
11 (3449)	Ryszard Jędrzejczak	— 5 h 11 min, 1130 m, 95 km (14.6.1969)
12 (3450)	Tadeusz Jacniacki	— 5 h 31 min, 1325 m, 105 km (15.6.1969)
13 (3451)	Marian Popiołek	— 5 h 17 min, 1400 m, 51 km (16.6.1969)
14 (3452)	Zbigniew Walas	— 5 h 10 min, 1370 m, 76 km (19.6.1969)
15 (3453)	Stanisław Jastrzębski	— 5 h 27 min, 1100 m, 63 km (27.6.1969)
16 (3454)	Józef Badurak	— 5 h 25 min, 1375 m, 62 km (27.6.1969)
17 (3455)	Czesław Gawrylak	— 5 h 01 min, 1320 m, 71 km (27.6.1969)
18 (3456)	Leon Jodłowski	— 5 h 20 min, 1300 m, 68 km (27.6.1969)
19 (3457)	Bernard Klimasz	— 6 h 12 min, 1350 m, 52 km (27.6.1969)
20 (3458)	Waldemar Mikołajczyk	— 7 h 10 min, 1570 m, 68 km (29.6.1959)
21 (3459)	Michalina Piekarska	— 5 h 11 min, 1150 m, 53 km (29.6.1969)
22 (4460)	Bogusław Pudzianowski	— 6 h 26 min, 1600 m, 69 km (1.7.1969)
23 (3461)	Henryk Kostecki	— 6 h 35 min, 1300 m, 85 km (5.7.1969)
24 (3462)	Wincenty Rajczakowski	— 5 h 33 min, 1010 m, 75 km (12.6.1969)
25 (3463)	Jan Kloc	— 5 h 08 min, 1375 m, 69 km (10.7.1969)
26 (3464)	Kazimierz Piwowarski	— 6 h 15 min, 1600 m, 100 km (11.7.1969)
27 (3465)	Władysław Szaro	— 6 h 38 min, 1050 m, 90 km (12.7.1969)
28 (3466)	Ludwik Kaczański	— 5 h 05 min, 1375 m, 53 km (14.7.1969)
29 (3467)	Andrzej Makowski	— 5 h 02 min, 1100 m, 60 km (15.7.1969)
30 (3468)	Stefan Weker	— 5 h 11 min, 1350 m, 68 km (15.7.1969)
31 (3469)	Bogdan Telżyński	— 5 h 38 min, 1500 m, 60 km (16.7.1969)
32 (3470)	Maria Kupińska	— 5 h 03 min, 1000 m, 91 km (19.7.1969)
33 (3471)	Wacław Kowalski	— 5 h 49 min, 1150 m, 68 km (19.7.1969)
34 (3472)	Andrzej Urbański	— 6 h 01 min, 1350 m, 65 km (19.7.1969)
35 (3473)	Józef Jastrzębski	— 5 h 38 min, 1250 m, 56 km (19.7.1969)
36 (3474)	Marian Gąsiorowski	— 5 h 23 min, 1375 m, 66 km (23.7.1969)
37 (3475)	Zenon Fałek	— 5 h 46 min, 1350 m, 54 km (24.7.1969)

DIAMENTY ZA PRZELOT 500 km

2 (285)	Andrzej Ruciński	— 506 km (14.7.1969)
3 (286)	Ryszard Łukanowski	— 516 km (31.7.1969)
4 (287)	Władysław Bubień	— 516 km (31.7.1969)
5 (288)	Tadeusz Dunowski	— 518 km (1.8.1969)
6 (289)	Tadeusz Pawlik	— 505 km (1.8.1969)
7 (290)	Andrzej Dziurzyński	— 505 km (2.8.1969)
8 (291)	Zbigniew Kunstman	— 505 km (2.8.1969)

DIAMENTY ZA PRZELOT DOCELOWY 300 km

9 (881)	Ryszard Szpieć	— 328 km (18.5.1969)
10 (882)	Włodzimierz Grabek	— 313 km (27.6.1969)
11 (883)	Bogdan Ignaczewski	— 326 km (1.7.1969)
12 (884)	Andrzej Czubiński	— 322 km (1.7.1969)
13 (885)	Czesław Dyzma	— 312 km (1.7.1969)
14 (886)	Jerzy Kaszuba	— 305 km (1.7.1969)
15 (887)	Ryszard Kasperek	— 312 km (1.7.1969)
16 (888)	Janusz Zielak	— 322 km (5.7.1969)
17 (889)	Adam Tocewicz	— 305 km (14.7.1969)
18 (890)	Zdzisław Treder	— 304 km (14.7.1969)
19 (891)	Roman Rymarski	— 304 km (14.7.1969)
20 (892)	Henryk Jędrzejewicz	— 305 km (14.7.1969)
21 (893)	Piotr Rudomino	— 304 km (14.7.1969)
22 (894)	Zygmunt Wróblewski	— 320 km (19.7.1969)
23 (895)	Janusz Piątek	— 313 km (28.7.1969)
24 (896)	Stanisław Romanowski	— 342 km (31.7.1969)
25 (897)	Andrzej Temler	— 313 km (31.7.1969)
26 (898)	Leszek Janicki	— 326 km (1.8.1969)
27 (899)	Mieczysław Bednarczyk	— 322 km (1.8.1969)
28 (900)	Aleksander Komorowski	— 320 km (2.8.1969)
29 (901)	Jerzy Tatar	— 320 km (9.8.1969)
30 (902)	Józef Ambroziak	— 320 km (2.8.1969)
31 (903)	Henryk Piotrowski	— 312 km (2.8.1969)

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

25 (749)	Krzysztof Kasprowicz	— 3390 m, 310 km (16.01.1969)
26 (750)	Andrzej Stefko	— 3345 m, 341 km (7.08.1969)
27 (751)	Tadeusz Stypuła	— 3250 m, 315 km (14.8.1969)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
płk. pil. STANISŁAW SKALSKI

WKŁADKA do numeru 1 (965) z 4 stycznia 1970 r. tygodnika „Skrzydlata Polska". Redaguje zespół „Skrzydlatej Polski" przy współpracy z Aeroklubem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. STYCZEŃ 1970 r.